

3.3 総合的な駐車施策の整理

3.3.1 既存の駐車施策の整理

(1) TDM 東京行動プラン

参考資料) 東京都ホームページ

持続的発展が可能な都市を実現するため、既存の社会基盤を有効活用していくとともに、自動車使用のあり方を抜本的に見直すことが必要である。

そのため、主に行政が取り組む道路整備などの「容量の拡大」だけでなく、都民・事業者などがライフスタイルや社会経済システムを変革し、自動車の効率的な利用や使用の抑制、さらには公共交通等への利用転換などの交通需要マネジメント(TDM)を推進していくことが必要である。

「TDM 東京行動プラン」は、平成 12 年 2 月、上記の視点をもとに、都市交通の新たな展開のあり方を視野に置き、東京における交通改善の基本的な考え方や仕組みを総合的・体系的に示したものである。

同プランは、交通改善目標を平成 15 年までに東京都区部の混雑時平均旅行速度を 20km/h 以上、平成 22 年までに同速度を 25km/h 以上にすることを目指している。

また、同プランは、都民・事業者と行政とが取り組むべき行動を示しているが、都民とともに取り組む施策として、交通改善目標を達成するために特に重要と考えられる 9 つの施策を重点施策と位置づけている。(表 3-2 参照)

駐車マネジメントの推進
道路交通システムの高度情報化
自動車使用に関する東京ルールの展開
乗り換え利便性の向上
自転車活用対策
パーク＆ライドの検討
ロードプライシングの導入
企業保有車の自宅持ち帰り自粛
物流対策

表 3-2 9つの重点施策と取り組み内容

重点施策		取り組み内容
既存道路容量の回復	駐車マネジメントの推進	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車場の整備と利用の促進 ・ 駐車場誘導システムの整備 ・ 駐車場情報の提供 ・ 違法駐車防止に向けた取り組み推進 ・ 違法駐車排除による駐車秩序の確立 ・ 路上駐車抑制 ・ 駐車マネジメント推進と末端物流対策のための社会実験の実施
	道路交通システムの高度情報化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通機関の路線バスの走行性向上 ・ 交通情報の一層の的確化 ・ 信号制御の高度化による交通の円滑化 ・ ETCの首都高速道路等への導入
自動車利用の自粛	自動車使用に関する東京ルールの展開	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自主的な取り組みの促進 ・ 率先的な実施 ・ 環境負荷の削減推進
自動車利用からの転換	乗り換え利便性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関東地区の20の鉄道事業者による共通乗車カードシステムの導入 ・ 地下鉄駅などの案内表示の充実 ・ 鉄道駅にエレベーター等を設置することによる利便性の向上 ・ ノンステップバスの導入 ・ 既存建築物の改築によるバリアフリー化
	自転車活用対策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車道網の整備 ・ 区市町村駐輪場の整備
	パーク＆ライドの検討	<ul style="list-style-type: none"> ・ 首都圏でのパーク＆ライドの検討
自動車交通の抑制	ロードプライシングの導入	<ul style="list-style-type: none"> ・ ロードプライシングの導入
	企業保有車の自宅持ち帰り自粛	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自宅持ち帰り車両の自粛や本格実施への調査
	物流対策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 物流効率化の総合的な推進 ・ 駐車マネジメント推進と末端物流対策のための社会実験の実施

網掛け：駐車対策メニューに該当するもの

(2) スムーズ東京 21 - 拡大作戦 - (東京都・警視庁)

参考資料) 東京都ホームページ

『スムーズ東京 21 - 拡大作戦 - 』は、都内の慢性的な交通渋滞を解消するため、東京都と警視庁が共同で実施する集中的な渋滞対策である。当事業は、東京都と警視庁が平成 13 年度から 3 年間にわたって実施した違法駐車対策『スムーズ東京 21』の成果や課題を踏まえたもので、対象箇所を拡大、対策メニューを追加して、平成 15 年度から 5 年間にわたって実施する。

当事業は、都道 30 路線 100 交差点を対象として、対象路線・区間の特性に適したソフト・ハードの対策を組み合わせ実施し、旅行時間をピーク時で 20%、平均 10%減少させることを目標に掲げている。

具体的な対策は以下の 4 項目であり、詳細を表 3-3 及び図 3-10 に示す。

道路施設等の改善

渋滞の原因や道路の特性に応じて、車線構成の見直しや信号表示時間の調整に加え、歩道の切り込みによる左折レーンやバスベ이의設置などの対策を複合的に実施する。

駐車場等の有効利用

違法駐車排除対策と同時に、受け皿対策として、駐車場の誘導案内の拡充や周辺駐車場の利用促進を図るための対策を実施する。

違法駐車排除

主な交差点で、その特性に応じて赤系のカラー舗装による駐停車禁止区間の明示や駐車抑止テレビシステムによる音声警告などを通じて取締りの強化を実施する。

渋滞対策の普及・啓発

違法駐車が多い交差点に幅広く駐車禁止看板を取付け、渋滞対策支援要員が巡回して都民・事業者・ドライバー等への本事業の普及及び違法駐車防止のための啓発を図る。また、効果的な広報キャンペーンを展開する。

当事業では、駐車対策に関する対メニューが多く挙げられており、上記の 駐車場等の有効利用や 違法駐車排除の 9 メニューをはじめ、全 20 メニューのうち 13 メニューが該当する。また、一般車以外にも、荷捌きやタクシー車両に対するメニューも挙げられている。

表 3-3 スムーズ東京 21 - 拡大作戦 - の対策一覧

項目	概要	
道路施設等の改善	交差点改良	円滑な交通流を確保するための右・左折車線の設置等、交差点の改良を行う。
	停車区画の整備	歩道の一部を利用するなどし、荷捌きなどがスムーズに行えるスペースを整備する。
	バスベイの整備	歩道の一部を利用するなどし、バスベイを整備する。
	荷捌きパーキングメーターの整備	幹線道路上での荷捌きを減らすため、荷捌きパーキングメーターを整備する。
	信号表示・区画線の調整	円滑な交通流を確保するために、信号表示や区画線を変更する。
駐車場等の有効利用	駐車場誘導案内の拡充	駐車車両を効率的に駐車場に誘導するため、様々なメディアを利用した駐車場の位置や満空情報の提供の充実、駐車場案内表示板等の規制を見直す。
	駐車場の料金設定の検討	都の関連する駐車場における料金設定の検討及び「当初一定時間の無料化」を試行する。
	タクシー対策の実施	客待ち車両による渋滞を緩和するために、タクシープールの整備を促進するとともに、駐車場の活用を検討する。
	企業等駐車場の一般利用促進	企業等が所有する駐車場の空きスペースの一般利用化を促進する。
	路外荷捌きスペースの確保促進	幹線道路上での荷捌きを減らすため、公有地等を活用した整備や民間事業者の路外荷捌きスペースの確保を促進する。
違法駐車排除	赤系舗装による駐停車禁止区域等の明示	交差点付近に赤系舗装（ギラギラ舗装）を施し、ドライバーに駐停車禁止区域等であることを明確にする。
	駐停車抑止テレビシステムの整備	交差点付近に違法駐停車をしようとする車両に対し、音声による警告システムを整備する。
	交通指導員等の配置	違法駐車防止の指導啓発、所轄警察署への通報等を行う交通指導員を配置する。（赤系舗装、駐停車抑止テレビシステム運用開始時より）
	違法駐車取締り	違法駐車車両の取締りを実施する。
渋滞対策の普及・啓発	渋滞対策等支援要員の配置	渋滞対策の普及啓発、停車区画等の設置箇所における歩道上の自転車、二輪バイクの整理等を行う。
	駐停車禁止表示の拡大	ガードパイプに簡易的な表示を取り付け、ドライバーに駐停車禁止区域であることを明確にする。
	周知・広報キャンペーン	渋滞対策支援要員を活用する等、効果的なキャンペーンを展開し、本事業の普及及び違法駐車防止等の啓発を図る。渋滞対策の周知・広報キャンペーン等を、違法駐車防止、道路月間、ディーゼル車規制等、既定の広報活動と一体に実施する。
その他	効果測定	都民へのPR、施策の効果検証を行うため、対策前後の旅行速度等を測定する。
	交差点カルテ作成	16年度以降に実施する交差点毎に、その特性に合わせた効果的な対策を調査する。
	地元との連携体制の整備	実施事業への積極的な協力を得るため、区市町村・町内会・商店会等との連携体制を整備する。

網掛け：駐車対策メニューに該当するもの

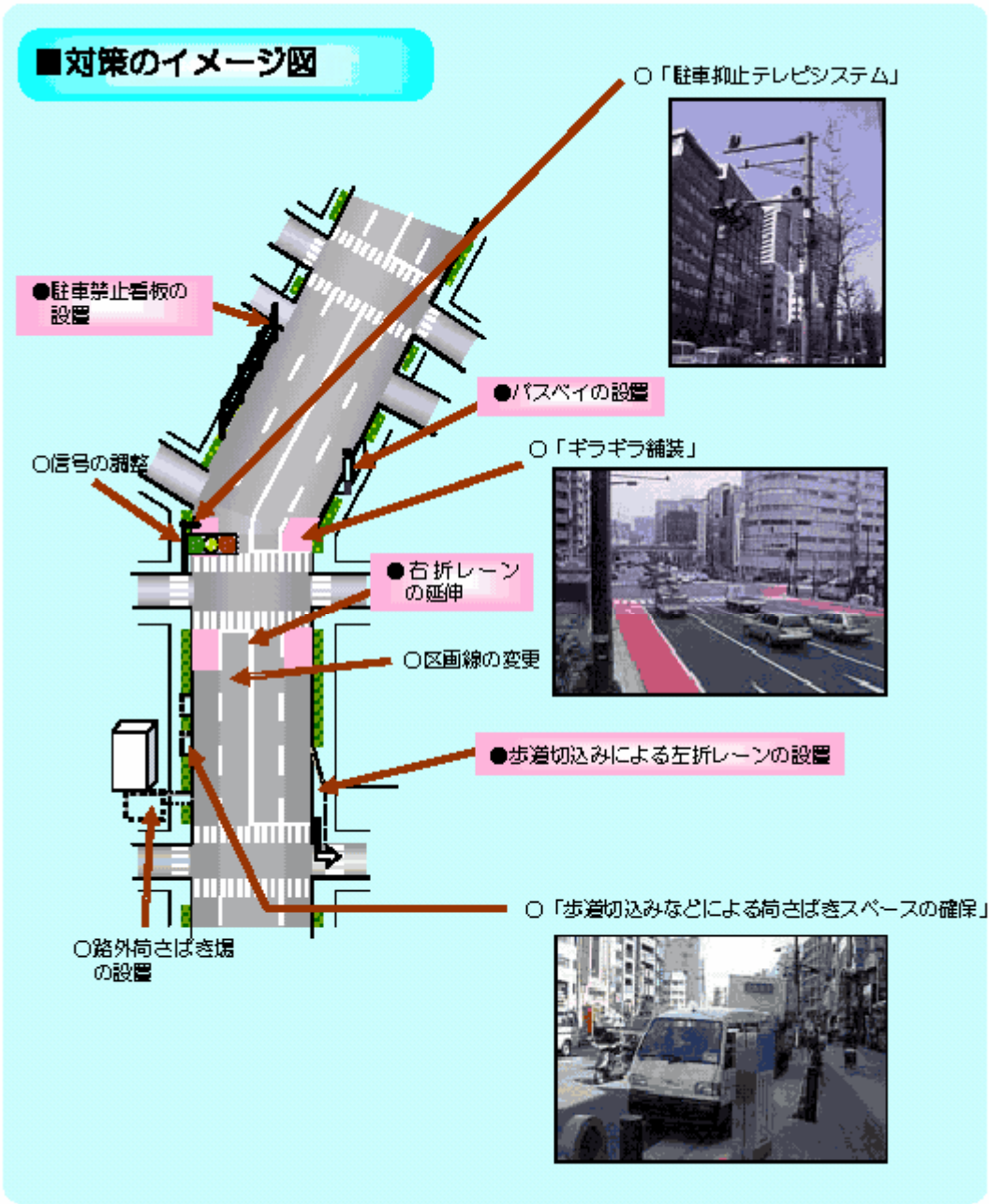
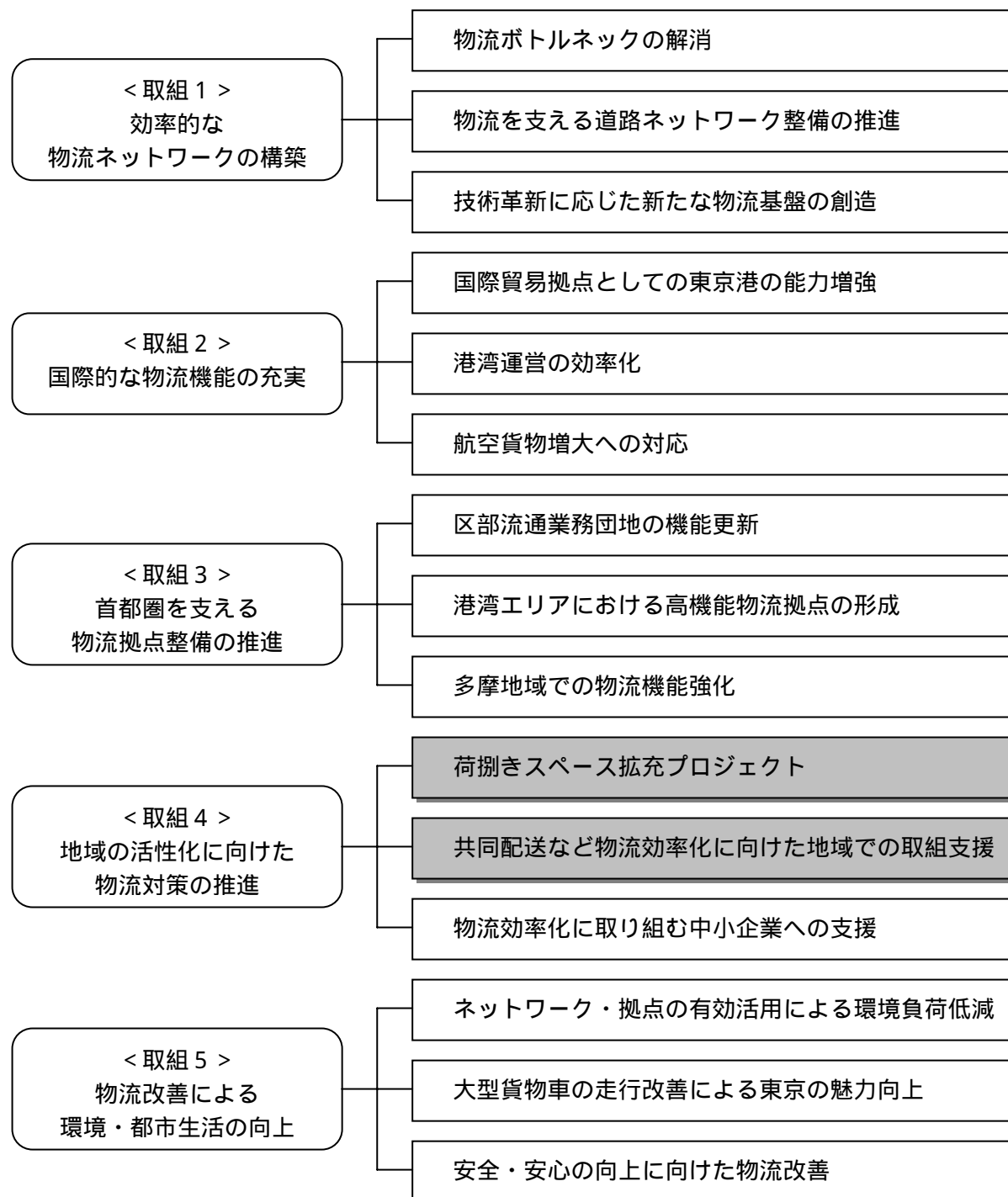


図 3-10 スムーズ東京21 「拡大作戦」の対策イメージ

(3) 総合物流ビジョン(案)(東京都)

参考) 総合物流ビジョン(案), 平成 17 年 10 月, 東京都

『総合物流ビジョン(案)』は、物流効率化に向けた公共と民間のあり方を示し、道路や港湾の整備、産業振興など総合的な観点から、東京都の物流対策の基本的な考え方をまとめ、即効性のある短期的取組と中長期的な取組について、図 3-1 1 のようにまとめられた。



網掛け：駐車対策メニューに該当するもの

図 3-1 1 今後東京都が取り組むべき物流対策

図 3-1 1 の対策のうち、駐車対策メニューに該当するものを表 3-4 に示す。

表 3-4 駐車対策に関するメニューの抽出

対策メニュー	概要
荷捌きスペース拡充プロジェクト	
都有地活用などによる 荷捌きスペース拡充	道路高架下等の都有地の活用 道路高架下の空間、再開発事業用地などの都有地を、物流事業者用の荷捌きスペースとして活用する。 事例) 板橋山手通り荷物積み替えステーション
	荷捌きスペース確保に向けた国や区市町村への要請 国や区市町村に対して、同様に公有地を荷捌きスペースとして活用するよう要請するなど、連携してスペースの確保を推進する。 事例) 立体駐車場 1 階を共同荷捌きスペースとして使用(町田市)、道路を改良し荷捌き用の停車区画を設置(渋谷区)
民間駐車施設の有効活用による荷捌きスペース拡充	既存のコインパーキングを荷捌きスペースとして活用できる「荷捌き駐車可能マス」の地区拡大、それ以外の駐車スペースや、コインパーキング以外の一般的な民間駐車施設でも荷捌きが可能となるよう、仕組みを検討する。
共同配送など物流効率化に向けた地域での取組支援	
物流事業者・荷受側両面からの共同配送促進	トラックターミナルからの共同配送促進 既に実施されている共同配送事業を他地区でも実施できるよう仕組みを検討する。
	百貨店など荷受側と連携した共同配送促進 平成 17 年度中に百貨店などへの納品物流の共同化をし、今後建設される大規模複合ビル内などの共同配送実現に取り組む。さらに、制度融資の活用、共同配送の促進支援策を検討する。
地域における荷捌き対策への支援	銀座地区荷捌き駐車施設社会実験 中央区が銀座地区において平成 17 年に実施する社会実験を活用し、地域での共同荷捌き施設の運用に関するルールやその問題点を検証する。
	「荷捌き対策ガイドライン」(仮称) による地域での対策促進 全国各地域における社会実験の検証結果や取組事例を踏まえ、地区物流の対策をまとめた「荷捌き対策ガイドライン」(仮称) を策定する。
	商店街などでの荷捌き対策推進 地元自治体・商店街等の要望を踏まえ、荷捌き対策の検討や施設整備に対して、まちづくりと連携しながら補助制度の有効活用等の方策を検討する。
荷捌きが一因で渋滞している交差点の渋滞解消	荷捌き車両により渋滞が発生する幹線道路に対して、地域活性化の観点から、交差点周辺の区画線改良や赤系カラー舗装など、交差点改良や違法駐車等の重点的な渋滞解消を実施する。
地区物流効率化促進総合認定制度(仮称) の創設	地区で物流改善を効果的に進めるため、様々な取組みを連携させ、関係者間の連携を促進させ、相乗的に効果を発揮させることが必要であり、これらの取組を包含して支援する総合的な認定制度を検討し、地区物流のより効果的な改善を目指す。

網掛け：路上駐車対策メニューに該当するもの

荷捌きスペース拡充プロジェクトのイメージを図 3-1 2 に示す。

都用地提供による荷捌きスペースの拡充とともに、都内全域でのコインパーキングにおける荷捌き利用に向けた仕組みをつくるなど、民間と連携して荷捌きスペースを拡充し、地区での物流効率化、まちの交通混雑緩和を図る。

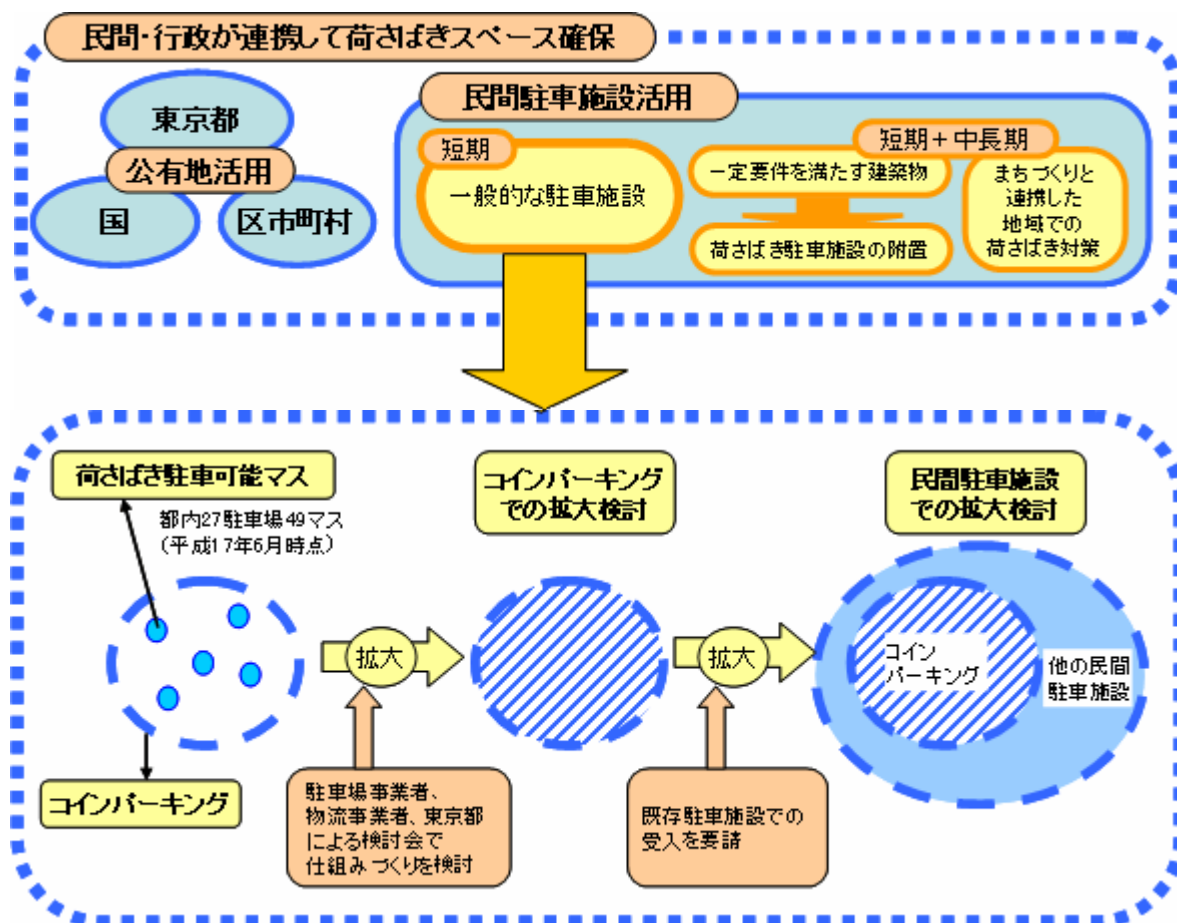


図 3-1 2 荷捌きスペース拡充プロジェクトのイメージ

(4) s-park (財団法人東京都道路整備保全公社)

既存駐車場の有効活用による路上駐車解消を目的として、平成11年8月から東京都内の駐車場位置情報をインターネットにより提供している。

平成14年3月からは、東京都内総合駐車場案内「s-park」サービスとして、駐車場空き情報を含め、図3-13のように、インターネットやカーナビゲーション等により、情報提供をしている。

s-parkは、下記情報媒体に対して、都内主要駅周辺などにある約4,200箇所の駐車場の位置、収容台数、車両制限、料金などの属性情報と、新宿、渋谷、池袋、六本木、八重洲、丸の内、吉祥寺を中心に約700箇所の空き情報を提供している。

《情報媒体》

- パソコン (ホームページ、図 3-1 4 参照)
- 携帯電話 (ネット対応)
- 双方向通信カーナビ (ホンダ、日産) <IT カーナビ駐車場案内・誘導システム>
- VICS 対応カーナビ



図 3-1 3 s-park の仕組み

s-park
Search Facility Service

1/3000 1/8000 1/21000 1/75000 1/15万 1/30万

東京都新宿区西新宿1丁目付近 2005年11月28日 17:51現在
地図はマウスを左クリックしながら動かすと移動できます。

営業時間 身障者対応

大型車対応

料金情報

満空情報

検索結果リスト (107:件数)

京王地下駐車場	311台
ばあわん新宿	24台
久保ビル駐車場	30台
コインパーキングA-166西新宿	8台
新宿駅西口駐車場	380台
スリビル駐車場	27台

Copyright © Alps Mapping K.K. Powered by Mapion

TOP ランドマーク 条件を指定 路線図 都心部 東京都全国

財団法人東京都道路整備保全公社
2004 (C) Tokyo Metropolitan Public Corporation for Improvement and Management Allrights reserved.

TOKYO PUBLIC

西新宿第四駐車場

【アイコンの説明】

所在地 東京都新宿区西新宿二丁目4番(副都心街路10号線高架下)
 電話番号 03-3344-6290
 営業時間・料金 全日(08:00~22:00) 30分200円 10時間まで2000円(10時間以降通常料金を加算)
 その他(22:00~08:00) 60分100円
 提携店舗情報 京王百貨店 新宿店5千円以上のお買物で2時間無料
 身障者割引 1時間無料
 低公害車割引 1時間無料
 定休日 無休
 収容台数 136台
 駐車場形態 平地自走

1/3000 1/8000 1/21000 1/75000 1/15万 1/30万

高さ制限 (m) 2.4
 幅制限 (m) 2.3
 長さ制限 (m) 5
 紙幣使用上限 千円札
 回数券 無し
 クレジットカード 可
 プリペイドカード 有り

0 100m N
Copyright © Alps Mapping K.K. Powered by Mapion

(ご注意) 駐車場情報は、細心の注意を払って更新しておりますが、現状と異なる場合もございます。あらかじめご了承ください。

閉じる

財団法人東京都道路整備保全公社
2004 (C) Tokyo Metropolitan Public Corporation for Improvement and Management Allrights reserved.

図 3-14 s-park 画面例

(5) 駐車場整備基金果実を活用した駐車対策（財団法人東京都道路整備保全公社）

既存駐車場の有効活用を促進するため、駐車場整備基金果実を活用し、特別区の協力を得て、下記の駐車対策を実施している。

- 面的整備が進んでいない満空情報発信端末機の設置を支援するため、各区が推進する駐車対策の重点地区などの駐車場に対して、満空情報発信端末機を面的に一斉整備できるよう満空情報発信端末機を無償貸与（図 3-15 参照）
- 各区が推進する駐車対策の重点地区などの駐車場に対して、駐車場名や料金などの駐車場情報を記載した新しい「駐車場案内標識」の設置費用を助成
- 地域の駐車場案内に活用するため、地域別の駐車場データ更新や内容の充実を図った駐車場マップを作成、地域に配布

ご存知ですか?
渋滞を緩和。快適なカーライフをサポートする、
「満空情報発信端末設置支援」をお役立てください。

人もクルマも、ホッとする街づくり。

駐車場
オーナーの
皆様へ

満空情報
発信端末設置
支援事業

駐車場の空き状況が分かる
「満空情報発信端末」
を無償で貸与。

※募集期間については、裏面の各区申込窓口へ
問合せください。

経営する人も
使う人も
みんな、たすかるね!

満空情報発信端末設置支援事業の概要		●支援期間:3年 以後1年更新
支援対象事業の種類	満空情報発信端末設置支援事業 ただし、毎年度2月末までに完了予定の事業とする。	
支援対象地域	当該事業を希望する23区内で、東京都が推進する「スムーズ東京21－拡大作戦－」 又は、区が推進する違法駐車解消重点地域等。	
支援対象者	対象区内の一般公共の用に供する駐車場を運営する事業者等。 ただし申請は、各区を適して行うものとする。(地方公共団体を含む。)	
支援対象駐車場	支援対象地域内で、一定規模以上の駐車場とする。 その規模については、当該事業を希望する区と協議し、別に定めるものとする。 また、半数以上を時間貸とする。	
支援対象経費	満空情報発信端末及びその設置に要する費用。端末故障対応等の維持管理費用(毎月の通信費用は 除く)。その他、財団法人 東京都道路整備保全公社理事長が必要かつ適当と認めたもの。ただし、個 別設置支援申請に係る手数料等費用は除く。	
支援方法	満空情報発信端末については、理事長が設置し、無償貸与とする。 貸与にあたり、事前に駐車場事業者と維持管理等の費用負担等定めた協定書を締結する。	

財団法人 東京都道路整備保全公社

図 3-15 満空情報発信端末設置支援事業の概要

3.3.2 総合的な駐車施策の検討

前節における既存の駐車対策をもとに、駐車施策メニューを整理したものを図 3-16、表 3-5 に示す。

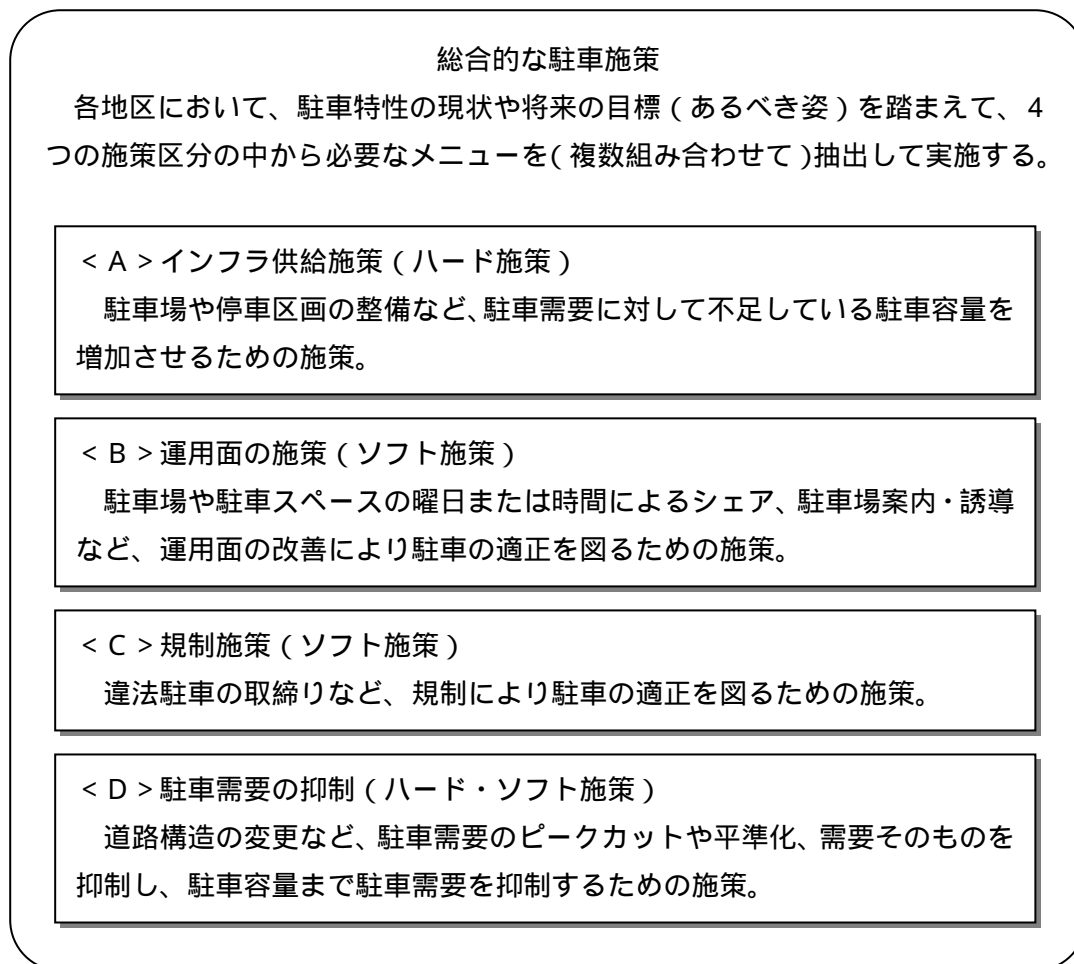


図 3-16 総合的な駐車施策のイメージ

表 3-5 総合的な駐車施策のメニュー

区分	駐車施策	内容	対象車種				時期	
			乗用車	荷捌き	バス	タクシー	短期	中長期
インフラ供給施策 (ハード施策)	A-1	駐車場の整備						-
	A-2	共通駐車場の整備			×	×		-
	A-3	道路高架下等の公有地の活用						-
	A-4	共同荷捌き場の整備	×		×	×		-
	A-5	停車区画の整備						-
	A-6	荷捌きパーキングメーターの整備	×		×	×		-
	A-7	タクシープールの整備	×	×	×			-
	A-8	タクシー待機場の2列化	×	×	×			-
	A-9	路上タクシー待機場の整備	×	×	×			-
運用面の施策 (ソフト施策)	B-1	各種メディアによる駐車場案内・誘導					×	-
	B-2	駐車場案内システムの整備			×	×		-
	B-3	駐車場案内標識の設置			×	×		-
	B-4	企業等駐車場の一般利用促進						-
	B-5	駐車共通券・共通割引券の発行			×	×		-
	B-6	短時間駐車無料化・料金低減化			×	×		-
	B-7	曜日・時間によるシェアリング	×		×			-
	B-8	共同集配送	×		×	×		-
	B-9	路上駐車施設の見直し			×			-
	B-10	道路交通法の見直し	×		×	×		-
	B-11	駐車場予約システム			×	×		-
規制施策 (ソフト施策)	C-1	駐車違反取締り						-
	C-2	赤系舗装による駐停車禁止区域等の明示						-
	C-3	駐車抑止テレビシステムの整備						-
	C-4	交通指導員の配置						-
	C-5	駐停車禁止表示の拡大						-
	C-6	周知・広報キャンペーン						-
駐車需要の抑制 (ハード・ソフト施策)	D-1	道路構造の変更						-
	D-2	交通規制の実施						-
	D-3	自動車利用の抑制						-

：施策により効果をあげる対象の車種、 ：施策により一部効果をあげる対象の車種、 ×：施策による影響を受けない車種

3.4 地区別の駐車施策（案）

「3.2 地区特性による類型化」及び「3.3 総合的な駐車施策の整理」をもとに、各地区の駐車特性に合わせた駐車施策（案）を検討した。

（1）検討の前提

駐車施策（案）の検討に当たっては、下記事項を前提とした。

実施施策は、区担当者が現地の状況、来訪者（自動車利用者・非利用者）や区民の意向を踏まえ、区または当該地区の将来の目標（あるべき姿）を見据えて、検討する。

その際、「3.3 総合的な駐車施策の整理」の整理結果を参考に、目的に合った施策を抽出（複数の組み合わせも可）することが望ましい。

したがって、次ページ以降に示す駐車施策（案）は、実態調査をもとに分析した駐車特性に応じて方針を示すに留めた。なお、検討の前提、施策の考え方を以下に示す。

（2）施策実施に当たっての問題点

駐車施策（案）の実施に当たっては、以下の問題点が生じる可能性があることを前提とした。

駐車施設の整備が困難であること

- ・既に高度な土地利用がされており遊休地がほとんどない
- ・仮にあっても用地取得費用が高価であり買収が困難なこと

現実的には、路上駐車から路外駐車場へ転換させることが容易でないシーンがあること

- ・短時間駐車の場合（例えば、路外駐車場を利用する場合の駐車場への入出庫、駐車場～目的地までの移動時間の総和が、路上駐車の場合の駐車時間を超える場合）
- ・重量のある、または多量の荷捌きが生じる場合（路外駐車場～配送・集荷先までの移動に不便を生じる場合）

（3）各地区における駐車施策（案）

各地区における駐車施策（案）の検討結果を表 3-6 に示す。

なお、今後の駐車施策（案）の「具体的な施策（案）」欄の記号は、表 3-5 に対応している。

表 3-6 今後の駐車施策方針(案)(1/17)

地区	現状の駐車特性	今後の駐車施策(案)							
		主な施策区分				主な対象車種			具体的な施策(案)
		インフラ	運用	規制	抑制	乗用	タクシー	バス	
1 秋葉原駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は需給が均衡、休日は需要 > 供給である。 平休バランスは均衡しているが、平休とも時間変動が大きい(ピーク率：平日 2.3、休日 2.5)。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも多い(平日 4.5 台 / 0.1km、休日 2.9 台 / 0.1km)。 平日は小型貨物車(36%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は利用率が低い(平日 35%、休日 63%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 中央通り(特に総武線以北)に路上駐車が多い。 								<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は需給が均衡し、休日は駐車容量が絶対的に不足しているため、公有地や既存駐車施設を活用する(A-3、B-4)。 休日は駐車容量が絶対的に不足しているため、休日の路上駐車施設の運用を検討する(B-9)。 駐車場利用率が低く違法路上駐車が多いため、案内・誘導と取締りを行う(B-1～B-3、C-1～C-6)。 中央通り(特に総武線以北)に路上駐車が多いが、商業施設が多いため、搬入・搬出のための貨物車両への対応が必要(A-5～A-6、B-4、B-6～B-10)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は需給が均衡し、休日は駐車容量が絶対的に不足しているため、中・長期的に駐車場を整備する(A-1～A-2)。 <p>既存施策・今後の整備計画</p> <ul style="list-style-type: none"> 本地区には、スムーズ東京 21 拡大作戦 の事業箇所として、ギラギラ舗装が 4 交差点、駐車抑止システムが 3 交差点選定されている。 実態調査後にヨドバシ Akiba がオープンし収容台数 400 台の駐車場が整備された。さらに、駅前再開発により 2006 年に UDX ビルが竣工する予定であり、今後駐車需給バランスが変化することが予想される。
2 神保町駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも需要 > 供給である。 平休バランスは均衡しているが、休日の時間変動が大きい(ピーク率：4.5)。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも多い(平日 4.3 台 / 0.1km、休日 4.1 台 / 0.1km)。 平日は小型貨物車(41%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休ともに利用率が低い(平日 44%、休日 59%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は白山通りと並行する東側の通りに路上駐車が多いが、付近に駐車場は少ない。また、休日は靖国通り(特に小川町～駿河台下)に路上駐車が多いが、付近に駐車場は整備されている。 								<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車容量が絶対的に不足しているため、公有地や既存駐車施設を活用する(A-3、B-4)。 駐車容量が絶対的に不足しているため、休日の路上駐車施設の運用を検討する(B-9)。 駐車場利用率が低く違法路上駐車が多いため、案内・誘導と取締りを行う(B-1～B-3、C-1～C-6)。 靖国通りの路上駐車が多く、商業施設への搬入・搬出のための貨物車両への対応が必要(A-5～A-6、B-4、B-6～B-10)。 なお、休日の時間変動が大きいため、変動する需要に対してどのレベルで駐車場を整備するか検討した上で、ピークの抑制・平準化についても考慮することが必要(D-1～D-3)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車容量が絶対的に不足しているため、中・長期的に駐車場を整備する(A-1～A-2)。 <p>既存施策・今後の整備計画</p> <ul style="list-style-type: none"> 本地区には、スムーズ東京 21 の事業箇所として、荷捌き停車区画が 1 箇所設置されている。また、スムーズ東京 21 拡大作戦 の事業箇所として、ギラギラ舗装が 3 交差点、駐車抑止システムが 3 交差点選定されている。

インフラ：インフラ供給施策(ハード施策) 運用：運用面の施策(ソフト施策) 規制：規制施策(ソフト施策) 抑制：駐車需要の抑制(ソフト施策)

表 3 - 6 今後の駐車施策方針(案)(2 / 17)

地区	現状の駐車特性	今後の駐車施策(案)								
		主な施策区分				主な対象車種				具体的な施策(案)
		インフラ	運用	規制	抑制	乗用	タクシー	バス	貨物	
3 銀座駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも供給 > 需要である。 休日の需要が多く(休/平:1.3)、休日の時間変動が大きい(ピーク率:3.7)。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも非常に多い(平日 8.0 台 / 0.1km、休日 6.7 台 / 0.1km)。 平日は乗用車(74%)・タクシー(12%)、休日は乗用車(89%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも利用率が低い(平日 24%、休日 47%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は、地区内のほとんどの道路で見られる。また、平日夜間は、タクシー乗り場の客待ちタクシー、乗り場以外のタクシーの路上駐車が多い。 	-			-				<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車容量が十分に確保されており、新規整備よりも既存駐車場の有効活用が必要(B-4~B-6、B-11)。 駐車場利用率が低く、違法路上駐車が多いため、案内・誘導と取締りを行う(B-1~B-3、C-1~C-6)。 平日夜間におけるタクシー乗り場の客待ちタクシー、タクシー乗り場以外のタクシーに対して、待機スペースの確保や待機に関するルール化が必要(A-3、A-8~A-9、B-4、B-7)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日夜間におけるタクシー乗り場の客待ちタクシー、タクシー乗り場以外のタクシーに対して、タクシー乗り場を整備する(A-7)。 <p>既存施策・今後の整備計画</p> <ul style="list-style-type: none"> なお、平成 15 年 12 月に「中央区附置義務駐車施設整備要綱」(銀座ルール)を施行し、駐車施設が適切に確保されるよう独自のルールを設けている。 	
4 日本橋駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも供給 > 需要である。 平休バランスは均衡しているが、休日の時間変動が大きい(ピーク率:3.3)。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも多い(平日 4.9 台 / 0.1km、休日 5.0 台 / 0.1km)。 休日はタクシー(8%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも利用率が低い(平日 44%、休日 54%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は、地区内のほとんどの道路(細街路を除く)で見られる。 	-			-				<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車容量が十分に確保されており、新規整備よりも既存駐車場の有効活用が必要(B-4~B-6、B-11)。 駐車場利用率が低く、違法路上駐車が多いため、案内・誘導と取締りを行う(B-1~B-3、C-1~C-6)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 長期的な視点による既存ストックの活用方策を検討する。 	
5 六本木駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも供給 > 需要である。 平日の需要が多く(平/休:1.4)、平休とも時間変動が小さい。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも少ない(平日 2.0 台 / 0.1km、休日 1.5 台 / 0.1km)。 平日は乗用車(69%)・タクシー(23%)、休日は小型貨物(19%)・普通貨物(13%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日は利用率が低い(平日 56%、休日 42%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は六本木通り、休日は外苑東通り(六本木交差点以東)に路上駐車が多く、付近の駐車場の利用率は高い。 	-			-				<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車容量が十分に確保されており、新規整備よりも既存駐車場の有効活用が必要(B-4~B-6、B-11)。 路上駐車はそれほど多くないが、駐車場利用率を向上させるため案内・誘導を行う(B-1~B-3)。 路上駐車の種類割合が曜日・時間によって大きく変動するため、曜日・時間でシェア可能な駐車施設の有効活用が必要(B-4、B-7)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 長期的な視点による既存ストックの活用方策を検討する。 <p>既存施策・今後の整備計画</p> <ul style="list-style-type: none"> 本地区には、スムーズ東京 21 拡大作戦 の事業箇所として、ギラギラ舗装が 2 交差点、駐車抑止システムが 1 交差点選定されている。また、「コインパーキングを活用した荷さばきスペース」が設置されており、施策の連携を図ることが必要である。 	

インフラ：インフラ供給施策(ハード施策) 運用：運用面の施策(ソフト施策) 規制：規制施策(ソフト施策) 抑制：駐車需要の抑制(ソフト施策)

表 3 - 6 今後の駐車施策方針(案)(3 / 17)

地区	現状の駐車特性	今後の駐車施策(案)								
		主な施策区分				主な対象車種				具体的な施策(案)
		インフラ	運用	規制	抑制	乗用	タクシー	バス	貨物	
6 高輪台駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも供給 > 需要である。 平日の需要が多く(平/休:1.7)、平休とも時間変動が大きい(ピーク率:平日2.7、休日2.8)。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも少ない(平日0.8台/0.1km、休日0.2台/0.1km)。 平日は普通貨物(31%)、休日は小型貨物(36%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日は利用率が低い(平日83%、休日51%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 大規模ホテルの併設駐車場に十分な駐車容量が確保されているが、ホテル以外の駐車需要は少ない。また、路上駐車は平日に国道1号で若干見られる程度である。 	-	-	-	-	-	-	-	-	<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ホテル以外の駐車需要は少ないと考えられ、平日に国道1号に路上駐車が見られるものの、短期的・集中的に対策を講じる必要性はそれほど高くない。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 長期的な視点による既存ストックの活用方を検討する。
9 品川駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は需給バランスが均衡、休日は供給 > 需要である。 平日の需要が多く(平/休:1.5)、平休とも時間変動が小さい。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は多い(平日3.9台/0.1km、休日1.4台/0.1km)。 平日はタクシー(9%)・普通貨物(29%)、休日は乗用車(88%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日は利用率が低い(平日87%、休日61%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 品川駅高輪口(西口)のタクシー乗り場から国道15号に客待ちタクシーの待機列が延伸している。また、港南口(東口)のロータリー周辺に路上駐車が多い。 	-	-	-	-	-	-	-	-	<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 品川駅高輪口(西口)のタクシー乗り場の客待ちタクシーに対して、待機スペースの確保や待機に関するルール化が必要(A-3、A-8~A-9、B-4、B-7)。 平日のピーク時に需要が均衡する程度まで駐車容量が十分に確保されており、新規整備よりも既存駐車場の有効活用が必要(B-4~B-6、B-11)。 路上駐車はそれほど多くないが、駐車場利用率を向上させるため案内・誘導を行う(B-1~B-3)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 品川駅高輪口(西口)のタクシー乗り場の客待ちタクシーに対して、タクシー乗り場を整備する(A-7)。
10 新宿駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は供給 > 需要、休日は需給バランスが均衡している。 休日の需要が多く(休/平:1.5)、休日の時間変動が大きい(ピーク率:2.1)。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも非常に多い(平日3.6台/0.1km、休日2.7台/0.1km)。 平日は小型貨物(36%)・普通貨物(21%)、休日は乗用車(93%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は利用率が低い(平日46%、休日85%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は、靖国通り、中央通り、新宿駅東口周辺道路、甲州街道西方面(平日19時、休日21時)で見られるが、付近の駐車場の利用率は低い。また、平日昼間は普通貨物、平日夜間はタクシーの路上駐車が多い。 	-	-	-	-	-	-	-	-	<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日のピーク時に需要が均衡する程度まで駐車容量が十分に確保されており、新規整備よりも既存駐車場の有効活用が必要(B-4~B-6、B-11)。 駐車場利用率が低く(特に平日)、違法路上駐車が多いため、案内・誘導と取締りを行う(B-1~B-3、C-1~C-6)。 違法路上駐車が多い路線・区間が特定されることから、重点的な対策を講じることが必要(A-5、B-5~B-6、B-9)。 また、曜日・時間帯によって車種が特定されることから、曜日・時間でシェア可能な駐車施設の有効活用が必要(B-4、B-7)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 長期的な視点による既存ストックの活用方を検討する。 <p>既存施策・今後の整備計画</p> <ul style="list-style-type: none"> 本地区には、スムーズ東京21 拡大作戦 の事業箇所として、ガラガラ舗装が7交差点、駐車抑止システムが7交差点選定されている。

インフラ：インフラ供給施策(ハード施策) 運用：運用面の施策(ソフト施策) 規制：規制施策(ソフト施策) 抑制：駐車需要の抑制(ソフト施策)

表 3 - 6 今後の駐車施策方針(案)(4 / 17)

地区	現状の駐車特性	今後の駐車施策(案)								
		主な施策区分				主な対象車種				具体的な施策(案)
		インフラ	運用	規制	抑制	乗用	タクシー	バス	貨物	
11 高田馬場駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休ともに需要 > 供給である。 平休バランスは均衡しており、平休とも時間変動が小さい。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも多い(平日 3.5 台 / 0.1km、休日 3.2 台 / 0.1km)。 平日は小型貨物(47%)、休日は乗用車(93%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも利用率が高い(平日 66%、休日 66%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は、早稲田通り(高田馬場駅東側)に集中しているが、付近に駐車場は少ない。 									<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車容量が絶対的に不足しているため、公有地や既存駐車施設を活用する(A-3、B-4)。 駐車容量が絶対的に不足しているため、休日の路上駐車施設の運用を検討する(B-9)。 駐車場利用率は高いが違法路上駐車が多いため、案内・誘導と取締りを行う(B-1~B-3、C-1~C-6)。 違法路上駐車が多い路線・区間が早稲田通り(高田馬場駅東側)に特定されることから、重点的な対策を講じることが必要(A-5、B-5~B-6、B-9)。 平日の13時、15時に小型貨物が多いことから、荷捌き駐車対策が必要(A-4~A-6、B-4、B-6~B-10)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車容量が絶対的に不足しているため、中・長期的に駐車場を整備する(A-1~A-2)。 <p>既存施策・今後の整備計画</p> <ul style="list-style-type: none"> 本地区には、スムーズ東京21 拡大作戦 の事業箇所として、ガラガラ舗装が1交差点、駐車抑止システムが1交差点選定されている。
12 湯島駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は需給が均衡、休日は需要 > 供給である。 平休バランスは均衡しており、平休とも時間変動が小さい。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも多い(平日 2.2 台 / 0.1km、休日 2.0 台 / 0.1km)。 平日は普通貨物(25%)、休日は小型貨物(34%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は利用率が低い(平日 46%、休日 79%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は、中央通り及びその周辺に多い。 									<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は需給が均衡し、休日は駐車容量が絶対的に不足しているため、公有地や既存駐車施設を活用する(A-3、B-4)。 駐車場利用率が低く(平日)違法路上駐車が多いため、案内・誘導と取締りを行う(B-1~B-3、C-1~C-6)。 違法路上駐車が多い路線・区間が特定されることから、重点的な対策を講じることが必要(A-5、B-5~B-6、B-9)。 貨物車が多いことから、荷捌き駐車対策が必要(A-4~A-6、B-4、B-6~B-10)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は需給が均衡し、休日は駐車容量が絶対的に不足しているため、中・長期的に駐車場を整備する(A-3、B-4)。 <p>既存施策・今後の整備計画</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在中央通りに地下駐車場の建設が進められており、駐車容量不足の解消に寄与すると期待される。

インフラ：インフラ供給施策(ハード施策) 運用：運用面の施策(ソフト施策) 規制：規制施策(ソフト施策) 抑制：駐車需要の抑制(ソフト施策)

表 3 - 6 今後の駐車施策方針(案)(5 / 17)

地区	現状の駐車特性	今後の駐車施策(案)						
		主な施策区分				主な対象車種		具体的な施策(案)
		インフラ	運用	規制	抑制	乗用	タクシー・バス・貨物	
13 後楽園駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は供給 > 需要、休日は需要 > 供給である。 休日の需要が多く(休/平:1.7)、休日の時間変動が大きい(ピーク率:2.9)。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも多い(平日 3.4 台/0.1km、休日 4.9 台/0.1km)。 平日は小型貨物(47%)・普通貨物(23%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は利用率が低い(平日 44%、休日 87%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は、白山通り(春日町交差点以北)で見られるが、付近に駐車場は少ない。また、特に休日は東京ドーム北側の道路で見られ、付近の駐車場の利用率は高い。 							<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日のピーク時には駐車容量が絶対的に不足しているため、公有地や既存駐車施設を活用する(A-3、B-4)。 休日のピーク時には駐車容量が絶対的に不足しているため、休日の路上駐車施設の運用を検討する(B-9)。 需要の多い休日は、駐車場利用率が高いものの違法路上駐車が多いため、案内・誘導と取締りを行う(B-1~B-3、C-1~C-6)。 需要の多い休日は、違法路上駐車が多い路線・区間が白山通り(春日町交差点以北)と東京ドーム北側の道路に特定されることから、重点的な対策を講じることが必要(A-5、B-5~B-6、B-9)。 平日の13時、15時に貨物車両が多いことから、荷捌き駐車対策が必要(A-4~A-6、B-4、B-6~B-10)。 なお、平休の需要変動が大きく、さらに休日の時間変動が大きいため、変動する需要に対してどのレベルで駐車場を整備するか検討した上で、ピークの抑制・平準化についても考慮することが必要(D-1~D-3)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日のピーク時には駐車容量が絶対的に不足しているため、中・長期的に駐車場を整備する(A-1~A-2)。
14 上野駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は需給が均衡、休日は需要 > 供給である。 休日の需要が多く(休/平:1.2)、平休とも時間変動が大きい(ピーク率:平日 3.0、休日 3.4)。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも多い(平日 4.0 台/0.1km、休日 3.1 台/0.1km)。 平日は小型貨物(37%)、休日は乗用車(90%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は利用率が低い(平日 48%、休日 84%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は、国道4号寄りの範囲に多く見られるが、付近の駐車場の利用率は必ずしも高くない。 							<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日のピーク時には駐車容量が絶対的に不足しているため、公有地や既存駐車施設を活用する(A-3、B-4)。 休日のピーク時には駐車容量が絶対的に不足しているため、休日の路上駐車施設の運用を検討する(B-9)。 需要の多い休日は、駐車場利用率が高いものの違法路上駐車が多いため、案内・誘導と取締りを行う(B-1~B-3、C-1~C-6)。特に、路上駐車が多い路線・区間の付近には駐車場が多く立地しており、駐車場利用を高めることが重要。 なお、平休の需要変動が大きく、さらに休日の時間変動が大きいため、変動する需要に対してどのレベルで駐車場を整備するか検討した上で、ピークの抑制・平準化についても考慮することが必要(D-1~D-3)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日のピーク時には駐車容量が絶対的に不足しているため、中・長期的に駐車場を整備する(A-1~A-2)。 <p>既存施策・今後の整備計画</p> <ul style="list-style-type: none"> 本地区には、スムーズ東京21 拡大作戦 の事業箇所として、ギラギラ舗装が1交差点、駐車抑止システムが1交差点選定されている。

インフラ：インフラ供給施策(ハード施策) 運用：運用面の施策(ソフト施策) 規制：規制施策(ソフト施策) 抑制：駐車需要の抑制(ソフト施策)

表 3 - 6 今後の駐車施策方針(案)(6/17)

地区	現状の駐車特性	今後の駐車施策(案)								
		主な施策区分				主な対象車種				具体的な施策(案)
		インフラ	運用	規制	抑制	乗用	タクシー	バス	貨物	
15 浅草駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は供給 > 需要、休日は需要 > 供給である。 休日の需要が多く(休/平:1.5)、平休とも時間変動が大きい(ピーク率:平日2.1、休日3.0)。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも少ない(平日1.6台/0.1km、休日1.8台/0.1km)。 平日は小型貨物(44%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも利用率が高い(平日54%、休日97%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は、地区外周道路(特に、国際通り、馬道通り、雷門通り)に多く、付近の駐車場の利用率は高い。 									<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日のピーク時には駐車容量が絶対的に不足しているため、公有地や既存駐車施設を整備する(A-3、B-4)。また、休日の路上駐車施設の運用を検討する(B-9)。 需要の多い休日は、駐車場利用率が高いものの違法路上駐車が多いため、案内・誘導と取締りを行う(B-1~B-3、C-1~C-6)。 なお、平休の需要変動が大きく、さらに時間変動も大きいため、変動する需要に対してどのレベルで駐車場を整備するか検討した上で、ピークの抑制・平準化についても考慮することが必要(D-1~D-3)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日のピーク時には駐車容量が絶対的に不足しているため、中・長期的に駐車場を整備する(A-1~A-2)。
16 錦糸町駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は供給 > 需要、休日は需給が均衡している。 休日の需要が多く(休/平:1.7)、休日の時間変動が大きい(ピーク率:3.1)。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休ともやや多い(平日2.4台/0.1km、休日1.9台/0.1km)。 平日は乗用車(76%)・タクシー(7%)、休日はタクシー(11%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は利用率が低い(平日38%、休日80%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 錦糸町駅北口・南口ともに駅周辺部の路上駐車が多い。商業施設等の大規模な駐車場が多く立地しているが、利用率はまちまちである。 									<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日は需給が均衡しているが、駐車容量がほぼ十分に確保されており、新規整備よりも既存駐車場の有効活用が必要(B-4~B-6、B-11)。 駐車場利用率は地区全体としては高い(休日)ものの、駐車場によってまちまちであり、やや多い違法路上駐車に対して案内・誘導と取締りを行う(B-1~B-3、C-1~C-6)。特に、平日夜間に多くなる違法路上駐車対策が必要。 平日夜間や休日におけるタクシー乗り場の客待ちタクシー、タクシー乗り場以外のタクシーに対して、待機スペースの確保や待機に関するルール化が必要(A-3、A-8~A-9、B-4、B-7)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日夜間や休日におけるタクシー乗り場の客待ちタクシー、タクシー乗り場以外のタクシーに対して、タクシー乗り場を整備する(A-7)。
17 両国駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は需要 > 供給、休日は供給 > 需要である。 平日の需要が多く(平/休:2.0)、休日は時間変動が大きい(ピーク率:2.0)。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日は少ない(平日2.2台/0.1km、休日0.9台/0.1km)。 小型貨物(平日41%、休日17%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも利用率が低い(平日46%、休日32%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は、平日は国道14号以南に多く、付近に小規模な駐車場が立地しているが、利用率はまちまちである。なお、休日は両国駅ロータリー以外には少ない。 									<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は駐車容量が絶対的に不足しているが、貨物車の路上駐車が多いため、貨物車の駐車実態に即した駐車施設の整備を行う(A-4、B-4、B-9~B-10)。 違法路上駐車は多くないものの駐車場利用率は低く、また小規模な駐車場が多いため、適切な案内・誘導を行う(B-1~B-3)。合わせて、取締りも行う(C-1~C-6)。 なお、平休の需要変動が大きいため、変動する需要に対してどのレベルで駐車場を整備するか検討した上で、ピークの抑制・平準化についても考慮することが必要(D-1~D-3)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 長期的な視点による既存ストックの活用方策を検討する。

インフラ：インフラ供給施策(ハード施策) 運用：運用面の施策(ソフト施策) 規制：規制施策(ソフト施策) 抑制：駐車需要の抑制(ソフト施策)

表 3 - 6 今後の駐車施策方針(案)(7/17)

地区	現状の駐車特性	今後の駐車施策(案)								
		主な施策区分				主な対象車種				具体的な施策(案)
		インフラ	運用	規制	抑制	乗用	タクシー	バス	貨物	
20 東陽町駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休ともに需要 > 供給である。 平日の需要が多く(平/休:1.8)、平日は時間変動が大きい(ピーク率:2.0)。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも少ない(平日 2.1 台/0.1km、休日 1.1 台/0.1km)。 平日は普通貨物(23%)、休日はタクシー(8%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも利用率が高い(平日 77%、休日 69%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車場が少なく、規模も小さい。路上駐車は、深川高校周辺に多い。 									<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車容量が絶対的に不足しているため、公有地や既存駐車施設を活用する(A-3、B-4)。 駐車容量が絶対的に不足しているため、休日の路上駐車施設の運用を検討する(B-9)。 駐車場利用率は高いものの、違法路上駐車に対して案内・誘導により駐車場の利用を促進する(B-1~B-3、C-1~C-6)。 なお、平休の需要変動が大きく、平日の時間変動も大きいため、変動する需要に対してどのレベルで駐車場を整備するか検討した上で、ピークの抑制・平準化についても考慮することが必要(D-1~D-3)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車容量が絶対的に不足しているため、中・長期的に駐車場を整備する(A-1~A-2)。
23 木場駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休ともに需要 > 供給である。 平日の需要が多く(平/休:2.2)、平日は時間変動が大きい(ピーク率:2.5)。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも少ない(平日 1.8 台/0.1km、休日 0.7 台/0.1km)。 平日は小型貨物(38%)、休日は普通貨物(18%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日は利用率が低い(平日 82%、休日 52%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車場が少なく、規模も小さい。路上駐車は、特定の路線・区間に集中していない。 									<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車容量が絶対的に不足しているため、公有地や既存駐車施設を活用する(A-3、B-4)。 なお、平休の需要変動が大きく、平日の時間変動も大きいため、変動する需要に対してどのレベルで駐車場を整備するか検討した上で、ピークの抑制・平準化についても考慮することが必要(D-1~D-3)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車容量が絶対的に不足しているため、中・長期的に駐車場を整備する(A-1~A-2)。
24 大井町駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも供給 > 需要である。 平休バランスは均衡しているが、平休とも時間変動が大きい(ピーク率:平日 2.3、休日 2.7)。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも少ない(平日 1.3 台/0.1km、休日 0.8 台/0.1km)。 平日は普通貨物(24%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも利用率が高い(平日 58%、休日 67%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は、大井町駅周辺や大井町駅から西側へ延びる道路で見られる。 									<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車容量が十分に確保されており、新規整備よりも既存駐車場の有効活用が必要(B-4~B-6、B-11)。 路上駐車は多くないが、大井町駅周辺ではバス・タクシーが乗り入れるため、ハード・ソフト両面での秩序ある駐停車ルール化が必要(A-5、B-6)。 平日の13~17時に普通貨物が多いことから、荷捌き駐車対策が必要(A-4~A-6、B-4、B-6~B-10)。 休日に駅の西側へ延びる道路で路上駐車が多いため、路上駐車施設の運用を検討することが必要(B-5)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 長期的な視点による既存ストックの活用方策を検討する。 <p>既存施策・今後の整備計画</p> <ul style="list-style-type: none"> 本地区には、スムーズ東京 21 拡大作戦 の事業箇所として、「コインパーキングを活用した荷さばきスペース」が設置されており、施策の連携を図ることが必要である。

インフラ：インフラ供給施策(ハード施策) 運用：運用面の施策(ソフト施策) 規制：規制施策(ソフト施策) 抑制：駐車需要の抑制(ソフト施策)

表 3 - 6 今後の駐車施策方針(案)(8/17)

地区	現状の駐車特性	今後の駐車施策(案)								
		主な施策区分				主な対象車種				具体的な施策(案)
		インフラ	運用	規制	抑制	乗用	タクシー	バス	貨物	
25 五反田駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休ともに需要 > 供給である。 休日の需要が多く(休/平:1.2)、平休とも時間変動が小さい。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも多い(平日 2.9 台/0.1km、休日 3.3 台/0.1km)。 平日は乗用車(63%)、休日はタクシー(8%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は利用率が低い(平日 51%、休日 73%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は、広幅員道路、目黒川の側道に多く、付近に駐車場はあまり立地していない。 									<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車容量が絶対的に不足しているため、公有地や既存駐車施設を活用する(A-3、B-4)。 駐車容量が絶対的に不足しているため、路上駐車施設について、平日の時間延長、休日の運用を検討する(B-9)。 駐車場利用率が低く違法路上駐車が多いため、案内・誘導と取締りを行う(B-1~B-3、C-1~C-6)。 違法路上駐車が多い路線・区間が特定されることから、重点的な対策を講じることが必要(A-5、B-5~B-6、B-9)。 平日夜間、休日におけるタクシー乗り場の客待ちタクシー、タクシー乗り場以外のタクシーに対して、待機スペースの確保や待機に関するルール化が必要(A-3、A-8~A-9、B-4、B-7)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車容量が絶対的に不足しているため、中・長期的に駐車場を整備する(A1~A-2)。 平日夜間、休日におけるタクシー乗り場の客待ちタクシー、タクシー乗り場以外のタクシーに対して、タクシー乗り場を整備する(A-7)。
26 目黒駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は需要 > 供給、休日は供給 > 需要である。 平日の需要が多く(平/休:2.0)、平休とも時間変動が小さい。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも多い(平日 5.9 台/0.1km、休日 2.7 台/0.1km)。 平日はバス(4%)、休日は乗用車(97%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日は利用率が低い(平日 83%、休日 43%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は、目黒通り、目黒駅周辺に多いが、付近に駐車場はほとんど立地していない。 									<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日のピーク時には駐車容量が絶対的に不足している。集計上、収容台数の少ない駐車場の利用率を拡大しているが、大規模な駐車場(収容台数 500 台)を除いた場合でも、駐車容量は不足するため、実情を踏まえ公有地や既存駐車施設を活用する(A-3、B-4)。 路上駐車施設のある目黒通りには、違法路上駐車も多いため、取締りにより適正な駐車を促進する(C-1~C-6)。 駐車場数は少ないが、案内・誘導により駐車場への利用も促進する(B-1~B-3)。 なお、平休の需要変動が大きいため、変動する需要に対してどのレベルで駐車場を整備するか検討した上で、ピークの抑制・平準化についても考慮することが必要(D-1~D-3)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日のピーク時には駐車容量が絶対的に不足しているため、実情を踏まえ中・長期的な視点に立って駐車場の整備を検討する(A-1~A-2)。
27 中目黒駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも供給 > 需要である。 平日の需要が多く(平/休:1.5)、平休とも時間変動が小さい。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも少ない(平日 2.0 台/0.1km、休日 1.2 台/0.1km)。 車種による偏りは小さい。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも利用率が低い(平日 38%、休日 30%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は、駒沢通り、山手通りに集中している。 									<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車容量が十分に確保されており、新規整備よりも既存駐車場の有効活用が必要(B-4~B-6、B-11)。 駐車場利用率が低く、路上駐車が多い路線の沿道に駐車場が少ないことから、案内・誘導を行う(B-1~B-3)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 長期的な視点による既存ストックの活用方策を検討する。

インフラ：インフラ供給施策(ハード施策) 運用：運用面の施策(ソフト施策) 規制：規制施策(ソフト施策) 抑制：駐車需要の抑制(ソフト施策)

表 3 - 6 今後の駐車施策方針(案)(9/17)

地区	現状の駐車特性	今後の駐車施策(案)								
		主な施策区分				主な対象車種				具体的な施策(案)
		インフラ	運用	規制	抑制	乗用	タクシー	バス	貨物	
30 自由が丘駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも供給>需要である。 平休バランスは均衡しており、平休とも時間変動が小さい。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも非常に少ない(平日 0.8 台 / 0.1km、休日 0.5 台 / 0.1km)。 平休とも小型貨物(平日 43%、休日 27%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも利用率が高い(平日 68%、休日 87%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は、自由が丘駅ロータリー周辺に集中している。 	-								<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車容量が十分に確保されており、新規整備よりも既存駐車場の有効活用が必要(B-4~B-6、B-11)。 路上駐車は多くないが、自由が丘駅ロータリー周辺に集中しており、ハード・ソフト両面での秩序ある駐停車ルール化が必要(A-5、B-6)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 長期的な視点による既存ストックの活用方策を検討する。
31-1 蒲田駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも供給>需要である。 平日の需要が多く(平/休:1.4)、平休とも時間変動が小さい。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも非常に少ない(平日 0.7 台 / 0.1km、休日 0.5 台 / 0.1km)。 平日は小型貨物(42%)、休日は乗用車(90%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日は利用率が低い(平日 64%、休日 46%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は、蒲田駅西口ロータリー及びロータリーから西側へ延びる道路に集中しており、他路線・区間にはほとんど見られない。 	-								<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車容量が十分に確保されており、新規整備よりも既存駐車場の有効活用が必要(B-4~B-6、B-11)。 平日の13時、15時に小型貨物が多いことから、荷捌き駐車対策が必要(A-4~A-6、B-4、B-6~B-10)。 路上駐車は多くないが、蒲田駅西口ロータリー及びロータリーから西側へ延びる道路に集中しており、付近に小規模ながらも駐車場が立地しているため、案内・誘導と取締りにより利用を促進する(B-1~B-3、C-1~C-6)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 長期的な視点による既存ストックの活用方策を検討する。
31-2 蒲田駅東部	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも供給>需要である。 平日の需要がやや多く(平/休:1.1)、平休とも時間変動が大きい(ピーク率:平日 2.5、休日 2.2)。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも少ない(平日 1.4 台 / 0.1km、休日 1.2 台 / 0.1km)。 平日は普通貨物(25%)、休日は小型貨物(17%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも利用率が低い(平日 39%、休日 35%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は、蒲田駅東口ロータリー及びロータリーから東側へ延びる道路に多く見られ、付近に小規模な駐車場が点在している。 	-								<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車容量が十分に確保されており、新規整備よりも既存駐車場の有効活用が必要(B-4~B-6、B-11)。 路上駐車は多くないが、蒲田駅東口ロータリー及びロータリーから東側へ延びる道路に集中しており、付近に小規模ながらも駐車場が立地しているため、案内・誘導と取締りにより利用を促進する(B-1~B-3、C-1~C-6)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 長期的な視点による既存ストックの活用方策を検討する。
32 大森駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも供給>需要である。 平休バランスは均衡しており、平休とも時間変動が小さい。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日が多い(平日 1.5 台 / 0.1km、休日 2.3 台 / 0.1km)。 車種による偏りは小さい。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日は利用率が低い(平日 55%、休日 34%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は、大森駅ロータリー及びその周辺、大森海岸駅から西側へ延びる道路に多く見られる。 	-								<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車容量が十分に確保されており、新規整備よりも既存駐車場の有効活用が必要(B-4~B-6、B-11)。 路上駐車は休日に多く、大森駅ロータリーではハード・ソフト両面での秩序ある駐停車ルール化が必要(A-5、B-6)。 路上駐車施設のあるロータリー周辺及び大森海岸駅から西側へ延びる道路では、取締り強化もしくは案内・誘導により駐車場利用を促進する(B-1~B-3、C-1~C-6)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 長期的な視点による既存ストックの活用方策を検討する。

インフラ：インフラ供給施策(ハード施策) 運用：運用面の施策(ソフト施策) 規制：規制施策(ソフト施策) 抑制：駐車需要の抑制(ソフト施策)

表 3 - 6 今後の駐車施策方針(案)(10/17)

地区	現状の駐車特性	今後の駐車施策(案)							
		主な施策区分				主な対象車種			具体的な施策(案)
		インフラ	運用	規制	抑制	乗用	タクシー	バス	
33 世田谷区役所	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも需要 > 供給である。 平日の需要が多く(平/休:1.2)、平休とも時間変動が小さい。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも非常に少ない(平日 0.7 台/0.1km、休日 0.6 台/0.1km)。 休日は小型貨物(22%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日は利用率が低い(平日 76%、休日 58%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車場は少なく、規模も小さいため、全体としての駐車容量は少ない。また、路上駐車は特定の路線・区間に集中しておらず、絶対量は少ない。 						-	-	<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車容量が絶対的に不足しているため、公有地や既存駐車施設を活用する(A-3、B-4)。 駐車容量が絶対的に不足しているものの、住宅が密集し整備は困難であると考えられることから、需要の抑制・平準化についても考慮することが必要(D-1~D-3)。 路上駐車は多くないが、案内・誘導により駐車場利用を促進することが必要(B-1~B-3)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車容量が絶対的に不足しているため、中・長期的に駐車場を整備する(A-1~A-2)。
34 三軒茶屋駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも供給 > 需要である。 平休バランスは均衡しており、平休とも時間変動が小さい。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも少ない(平日 1.3 台/0.1km、休日 1.3 台/0.1km)。 休日は普通貨物(14%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも利用率が低い(平日 43%、休日 42%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は、世田谷通りが多い。休日は国道 246 号にも見られるが、付近に駐車場は少ない。 						-	-	<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車容量が十分に確保されており、新規整備よりも既存駐車場の有効活用が必要(B-4~B-6、B11)。 路上駐車は全体としては多くないが、世田谷通り及び国道 246 号(休日)に多く、付近の駐車場の利用率が低いことから、案内・誘導と取締りを行う(B-1~B-3、C-1~C-6)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 長期的な視点による既存ストックの活用方策を検討する。 <p>既存施策・今後の整備計画</p> <ul style="list-style-type: none"> 本地区には、スムーズ東京 21 拡大作戦 の事業箇所として、駐車抑止システムが 1 交差点選定されている。また、「コインパーキングを活用した荷さばきスペース」が設置されており、施策の連携を図ることが必要である。
35 渋谷駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は供給 > 需要、休日は需給バランスが均衡している。 休日の需要が多く(休/平:1.4)、休日は時間変動が大きい(ピーク率:2.3)。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも多い(平日 3.5 台/0.1km、休日 2.8 台/0.1km)。 車種による偏りは小さい。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも利用率が高い(平日 58%、休日 93%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は、文化村通り、パルコや東急ハンズの北側などで多い。また、全体として駐車場利用率は高いものの、駐車場によって大きく異なる。 						-	-	<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日のピーク時に需要が均衡する程度まで、駐車容量が十分に確保されており、新規整備よりも既存駐車場の有効活用が必要(B-4~B-6、B-11)。 地区全体として駐車場利用率は高いが、駐車場によって大きく変動しており、また違法路上駐車が多いため、案内・誘導と取締りを行う(B-1~B-3、C-1~C-6)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 長期的な視点による既存ストックの活用方策を検討する。 <p>既存施策・今後の整備計画</p> <ul style="list-style-type: none"> 本地区には、スムーズ東京 21 拡大作戦 の事業箇所として、ギラギラ舗装が 4 交差点、駐車抑止システムが 4 交差点選定されている。

インフラ：インフラ供給施策(ハード施策) 運用：運用面の施策(ソフト施策) 規制：規制施策(ソフト施策) 抑制：駐車需要の抑制(ソフト施策)

表 3 - 6 今後の駐車施策方針(案)(11/17)

地区	現状の駐車特性	今後の駐車施策(案)							
		主な施策区分				主な対象車種			具体的な施策(案)
		インフラ	運用	規制	抑制	乗用	タクシー	バス	
36 恵比寿駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも供給 > 需要である。 平休バランスは均衡しており、平休とも時間変動は小さい。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも少ない(平日 1.3 台 / 0.1km、休日 1.4 台 / 0.1km)。 平休とも乗用車(平日 76%、休日 90%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日は利用率が低い(平日 65%、休日 61%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は、恵比寿駅東口交差点周辺などで多い。また、駐車場利用率は駐車場によって大きく異なる。 	-							<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車容量が十分に確保されており、新規整備よりも既存駐車場の有効活用が必要(B-4~B-6、B-11)。 路上駐車は全体としては多くないが、恵比寿駅東口交差点周辺などに多く、駐車場利用率もそれほど高くないため、案内・誘導、取締りを行う(B-1~B-3、C-1~C-6)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 長期的な視点による既存ストックの活用方策を検討する。
37 野方駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は需要 > 供給、休日は需給バランスが均衡している。 平日の需要が多く(休/平:1.5)、平休とも時間変動が小さい。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも非常に少ない(平日 0.7 台 / 0.1km、休日 0.5 台 / 0.1km)。 平日は小型貨物(50%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日は利用率が低い(平日 65%、休日 44%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 地区周辺に小規模な駐車場が数箇所ある程度で駐車容量が少なく、需要も少ない。 								<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日のピーク時は駐車容量が約 10 台不足しているが、問題は生じない程度であり、かつ道路網・土地利用の観点から実現性は高くないと考えられる。ただし、駐車需要に占める貨物車の割合が高いため、荷捌きのための駐車施設整備の検討は必要(B-4、B-9~B-10)。 地区周辺に小規模な駐車場が点在するため、案内・誘導は必要(B-1~B-3)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車需要に占める貨物車の割合が高いため、荷捌きのための駐車場整備の検討は必要(A-4)。
38 中野駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は供給 > 需要、休日は需要 > 供給である。 休日の需要が多く(平/休:1.5)、平休とも時間変動が小さい。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日が多い(平日 1.8 台 / 0.1km、休日 2.3 台 / 0.1km)。 平日はバス(6%)、小型貨物(40%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも利用率が高い(平日 66%、休日 99%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は、中野区役所西側の道路、休日は中野通りに多い。 								<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日は駐車容量が絶対的に不足しているため、公有地や既存駐車施設を活用する(A-3、B-4)。 休日は駐車容量が絶対的に不足しているため、路上駐車施設の運用を検討する(B-9)。 休日は路上駐車がやや多いものの、駐車場に空きがないため取締りを行う(C-1~C-6)。 なお、休日は駐車場に空きがない状況あり、需要に対してどのレベルで駐車場を整備するか検討した上で、ピークの抑制・平準化についても考慮することが必要(D-1~D-3)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日は駐車容量が絶対的に不足しているため、中・長期的に駐車場を整備する(A-1~A-2)。 <p>既存施策・今後の整備計画</p> <ul style="list-style-type: none"> 本地区には、スムーズ東京 21 拡大作戦 の事業箇所として、「コインパーキングを活用した荷さばきスペース」が設置されており、施策の連携を図ることが必要である。

インフラ：インフラ供給施策(ハード施策) 運用：運用面の施策(ソフト施策) 規制：規制施策(ソフト施策) 抑制：駐車需要の抑制(ソフト施策)

表 3 - 6 今後の駐車施策方針(案)(12/17)

地区	現状の駐車特性	今後の駐車施策(案)								
		主な施策区分				主な対象車種				具体的な施策(案)
		インフラ	運用	規制	抑制	乗用	タクシー	バス	貨物	
39 阿佐ヶ谷駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は需給バランスが均衡、休日は需要 > 供給である。 平休バランスが均衡しており、平休とも時間変動が小さい。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休ともやや少ない(平日 1.7 台 / 0.1km、休日 1.8 台 / 0.1km)。 車種による偏りは小さい。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも利用率が低い(平日 40%、休日 47%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は、阿佐ヶ谷駅南側ロータリー、中杉通りに集中している。付近に駐車場は多く立地していないが、利用率の低い駐車場もある。 						-	-	-	<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日は駐車容量が絶対的に不足しているため、公有地や既存駐車施設を活用する(A-3、B-4)。 休日は駐車容量が絶対的に不足しているため、休日の路上駐車施設の運用を検討する(B-9)。 路上駐車が集中している阿佐ヶ谷駅南側ロータリーについては、ハード・ソフト両面での秩序ある駐停車ルール化が必要(A5、B6)。また、路上駐車施設を設置している中杉通りについては、取締りを行うとともに、駐車場への利用を促すため案内・誘導する(B-1~B-3、C-1~C-6)。 なお、休日に路上駐車施設を運用した場合、駐車容量の不足分は減少するため、変動する需要に対してどのレベルで駐車場を整備するか検討することが必要(D-1~D-3)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日は駐車容量が絶対的に不足しているため、中・長期的に駐車場を整備する(A-1~A-2)。
40 荻窪駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は供給 > 需要、休日は需給バランスが均衡している。 平休バランスが均衡しており、休日は時間変動が大きい(ピーク率: 2.7)。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも少ない(平日 1.9 台 / 0.1km、休日 1.3 台 / 0.1km)。 平日はタクシー(13%)・小型貨物(41%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は利用率が低い(平日 45%、休日 68%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 荻窪駅北側ロータリーの東側(青梅街道含む)南側の線路沿いの道路に路上駐車が多い。なお、駅南側の路上駐車が多い路線付近には駐車場が少ない。 						-	-	-	<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日は需給が均衡しているが、駐車容量がほぼ十分に確保されており、新規整備よりも既存駐車場の有効活用が必要(B-4~B-6、B-11)。 駐車場利用率はそれほど高くないため、案内・誘導と取締りを行う(B-1~B-3、C-1~C-6)。 平日は、ほとんどの時間帯でタクシー乗り場の客待ちタクシー、タクシーの路上駐車が多いため、待機スペースの確保や待機に関するルール化が必要(A-3、A-8~A-9、B-4、B-7)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は、ほとんどの時間帯でタクシー乗り場の客待ちタクシー、タクシーの路上駐車が多いため、タクシー乗り場を整備する(A-7)。
41 池袋駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は供給 > 需要、休日は需給バランスが均衡している。 休日の需要が非常に多く(休/平: 2.2) 休日は時間変動が非常に大きい(ピーク率: 3.8)。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも多い(平日 2.8 台 / 0.1km、休日 2.0 台 / 0.1km)。 平日は普通貨物(23%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は利用率が低い(平日 34%、休日 95%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は池袋駅東口側に多いが、付近には駐車場が立地している。 						-	-	-	<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日は需給が均衡しているが、駐車容量がほぼ十分に確保されており、新規整備よりも既存駐車場の有効活用が必要(B-4~B-6、B-11)。 駐車場利用率は低く(平日) 路上駐車が多いため、案内・誘導と取締りを行う(B-1~B-3、C-1~C-6)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 長期的な視点による既存ストックの活用方策を検討する。 <p>既存施策・今後の整備計画</p> <ul style="list-style-type: none"> 本地区には、スムーズ東京 21 拡大作戦 の事業箇所として、ギラギラ舗装が7交差点、駐車抑止システムが7交差点選定されている。

インフラ：インフラ供給施策(ハード施策) 運用：運用面の施策(ソフト施策) 規制：規制施策(ソフト施策) 抑制：駐車需要の抑制(ソフト施策)

表 3 - 6 今後の駐車施策方針(案)(13/17)

地区	現状の駐車特性	今後の駐車施策(案)								
		主な施策区分				主な対象車種				具体的な施策(案)
		インフラ	運用	規制	抑制	乗用	タクシー	バス	貨物	
42 池袋駅外周部	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも供給 > 需要である。 休日の需要が多く(休/平:1.9)、休日は時間変動が大きい(ピーク率:2.9)。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休ともやや少ない(平日1.8台/0.1km、休日1.7台/0.1km)。 平日は小型貨物(44%)・普通貨物(21%)、休日は乗用車(88%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は利用率が低い(平日35%、休日75%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は、池袋郵便局前交差点、サンシャインシティ周辺道路で多い。付近には複数の駐車場が立地している。 	-								<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車容量が十分に確保されており、新規整備よりも既存駐車場の有効活用が必要(B-4~B-6、B-11)。 平日の13時、15時に貨物車両が多いことから、荷捌き駐車対策が必要(A-4~A-6、B-4、B-6~B-10)。 路上駐車は全体としてはそれほど多くないが、池袋郵便局前交差点、サンシャインシティ周辺道路に多く、駐車場利用率もそれほど高くないため、案内・誘導、取締りを行う(B-1~B-3、C-1~C-6)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 長期的な視点による既存ストックの活用方策を検討する。
43 王子駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は需要 > 供給、休日は需給バランスが均衡している。 平日の需要が多く(休/平:1.3)、休日は時間変動が大きい(ピーク率:2.2)。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも少ない(平日2.1台/0.1km、休日1.2台/0.1km)。 平日は小型貨物(42%)・バス(4%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日は利用率が低い(平日56%、休日57%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は王子駅東側ロータリーに多く、その他は時間帯によって異なる。 									<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日のピーク時は駐車容量が絶対的に不足しているため、公有地や既存駐車施設を活用する(A-3、B-4)。 路上駐車が集中している王子駅東側ロータリーについては、ハード・ソフト両面での秩序ある駐停車ルール化が必要(A-5、B-6)。 路上駐車はそれほど多くないが、駐車場利用率は高くないため、案内・誘導、取締りを行う(B-1~B-3、C-1~C-6)。 なお、王子駅東側ロータリーの路上駐車を除くと、路上駐車はそれほど多くないため、どのレベルの需要に合わせて駐車場を整備するか検討することが必要(D-1~D-3)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日のピーク時は駐車容量が絶対的に不足しているため、中・長期的に駐車場を整備する(A-1~A-2)。
44 赤羽駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも供給 > 需要である。 休日の需要が多く(休/平:1.4)、休日の時間変動が大きい(ピーク率:2.3)。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも少ない(平日1.0台/0.1km、休日1.4台/0.1km)。 平休とも乗用車(62%)・タクシー(10%)、休日はタクシー(5%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日は利用率が低い(平日44%、休日59%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は、赤羽駅東口周辺、休日は西友・ダイエー周辺で多い。 	-								<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車容量が十分に確保されており、新規整備よりも既存駐車場の有効活用が必要(B-4~B-6、B-11)。 路上駐車が赤羽駅東口周辺については、ハード・ソフト両面での秩序ある駐停車ルール化が必要(A-5、B-6)。 路上駐車は全体としては多くないが、駐車場利用率が低いため、案内・誘導、取締りを行う(B-1~B-3、C-1~C-6)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 長期的な視点による既存ストックの活用方策を検討する。

インフラ：インフラ供給施策(ハード施策) 運用：運用面の施策(ソフト施策) 規制：規制施策(ソフト施策) 抑制：駐車需要の抑制(ソフト施策)

表 3 - 6 今後の駐車施策方針(案)(14/17)

地区	現状の駐車特性	今後の駐車施策(案)								
		主な施策区分				主な対象車種				具体的な施策(案)
		インフラ	運用	規制	抑制	乗用	タクシー	バス	貨物	
45 日暮里駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも供給 > 需要である。 平日の需要が多く(休/平:1.3)、平休とも時間変動が小さい。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休ともやや少ない(平日 1.5 台 / 0.1km、休日 1.4 台 / 0.1km) 平日は乗用車(61%)・バス(5%)、休日はバス(6%)・小型貨物(17%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも利用率が非常に低い(平日 35%、休日 25%) <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は、日暮里駅東口ロータリー及びその周辺道路で多い。 	-								<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車容量が十分に確保されており、新規整備よりも既存駐車場の有効活用が必要(B-4~B-6、B-11)。 路上駐車が日暮里駅東口ロータリー及びその周辺については、ハード・ソフト両面での秩序ある駐停車ルール化が必要(A-5、B-6)。 路上駐車は全体としては多くないが、駐車場利用率が非常に低いため、案内・誘導、取締りを行う(B-1~B-3、C-1~C-6)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 長期的な視点による既存ストックの活用方策を検討する。
46 町屋駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は供給 > 需要、休日は需給バランスが均衡している。 休日の需要が多く(休/平:1.7)、平休とも時間変動が小さい。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも非常に少ない(平日 1.6 台 / 0.1km、休日 0.3 台 / 0.1km) 平日は小型貨物(52%)、休日は乗用車(97%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は利用率が非常に低い(平日 56%、休日 57%) <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は尾竹橋通りの都電荒川線町屋駅前付近が多い。 	-								<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日は需給が均衡しているが、駐車容量がほぼ十分に確保されており、新規整備よりも既存駐車場の有効活用が必要(B-4~B-6、B-11)。 路上駐車は少ないが、駐車場利用率は低い(平日)ため、案内・誘導を行う。(B-1~B-3) 平日は小型貨物の割合が高いため、空き駐車場の有効活用を検討する(B-4~B-6、B-11)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 長期的な視点による既存ストックの活用方策を検討する。
47 板橋駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも需要 > 供給である。 平日の需要が多く(平/休:1.2)、平休とも時間変動が小さい。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも少ない(平日 1.8 台 / 0.1km、休日 1.6 台 / 0.1km) 車種による偏りは小さい。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも利用率が高い(平日 76%、休日 64%) <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は板橋駅ロータリー、下板橋駅から北側に延びる道路に多い。 									<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車容量が絶対的に不足しているため、公有地や既存駐車施設を活用する(A-3、B-4)。 駐車容量が絶対的に不足しているため、路上駐車施設について、休日の運用を検討する(B-9)。 駐車場利用率は高いものの、違法路上駐車に対して案内・誘導により駐車場の利用を促進する(B-1~B-3、C-1~C-6)。 路上駐車が板橋駅ロータリーについては、ハード・ソフト両面での秩序ある駐停車ルール化が必要(A-5、B-6)。 なお、板橋駅ロータリーの路上駐車を除くと、駐車需要が駐車容量を下回る可能性があるため、どのレベルの需要に合わせて駐車場を整備するか検討することが必要(D-1~D-3)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車容量が絶対的に不足しているため、中・長期的に駐車場を整備する(A-1~A-2)。

インフラ：インフラ供給施策(ハード施策)、運用：運用面の施策(ソフト施策)、規制：規制施策(ソフト施策)、抑制：駐車需要の抑制(ソフト施策)

表 3 - 6 今後の駐車施策方針(案)(15/17)

地区	現状の駐車特性	今後の駐車施策(案)								
		主な施策区分				主な対象車種				具体的な施策(案)
		インフラ	運用	規制	抑制	乗用	タクシー	バス	貨物	
48 大山駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも需給バランスが均衡している。 平休バランスが均衡しており、平休とも時間変動が小さい。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも少ない(平日 0.9 台 / 0.1km、休日 0.4 台 / 0.1km)。 平日は小型貨物(49%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも利用率が高い(平日 72%、休日 87%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は山手通りに集中しているが、路上駐車の多い区間の付近に駐車場は整備されていない。 	-				-				<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも需給が均衡しているが、駐車容量がほぼ十分に確保されており、新規整備よりも既存駐車場の有効活用が必要(B-4~B-6、B-11)。 駐車場利用率がある程度高く、路上駐車は少ないが、案内・誘導を行う(B-1~B-3)。また路上駐車が山手通りに集中していることから、集中的に取締りを行う(C-1~C-6)。 平日は小型貨物の割合が高いため、空き駐車場の有効活用を検討する(B-4~B-6、B-11)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 長期的な視点による既存ストックの活用方策を検討する。
49 石神井公園駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも供給>需要である。 平日の需要が多く(平/休:1.8)、休日は時間変動が大きい(ピーク率:2.2)。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休ともやや少ない(平日 1.1 台 / 0.1km、休日 1.0 台 / 0.1km)。 平休ともバス(平日 14%、休日 18%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日は利用率が低い(平日 59%、休日 28%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は、石神井公園駅南側ロータリーに多い。 	-				-				<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車容量が十分に確保されており、新規整備よりも既存駐車場の有効活用が必要(B-4~B-6、B-11)。 路上駐車は少ないが、駐車場利用率は低い(特に休日)ため、案内・誘導を行う(B-1~B-3)。 路上駐車が石神井公園駅ロータリーについては、ハード・ソフト両面での秩序ある駐停車ルール化が必要(A-5、B-6)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 長期的な視点による既存ストックの活用方策を検討する。
50 大泉学園駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも供給>需要である。 休日の需要が多く(休/平:2.0)、休日は時間変動が大きい(ピーク率:3.8)。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも非常に少ない(平日 0.6 台 / 0.1km、休日 0.5 台 / 0.1km)。 平日は小型貨物(39%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は利用率が低い(平日 25%、休日 64%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は、大泉学園駅周辺(北側・南側とも)に多いが、付近の駐車場の利用率は低い。 	-				-				<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車容量が十分に確保されており、新規整備よりも既存駐車場の有効活用が必要(B-4~B-6、B-11)。 路上駐車は非常に少ないが、駐車場利用率は低い(特に平日)ため、案内・誘導を行う(B-1~B-3)。 路上駐車が石神井公園駅周辺については、ハード・ソフト両面での秩序ある駐停車ルール化が必要(A-5、B-6)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 長期的な視点による既存ストックの活用方策を検討する。

インフラ：インフラ供給施策(ハード施策) 運用：運用面の施策(ソフト施策) 規制：規制施策(ソフト施策) 抑制：駐車需要の抑制(ソフト施策)

表 3 - 6 今後の駐車施策方針(案)(16/17)

地区	現状の駐車特性	今後の駐車施策(案)							
		主な施策区分				主な対象車種			具体的な施策(案)
		インフラ	運用	規制	抑制	乗用	タクシー	バス	
51 綾瀬駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも供給 > 需要である。 休日の需要が多く(休/平:1.7)、休日は時間変動が大きい(ピーク率:2.2)。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも少ない(平日 1.7 台/0.1km、休日 1.6 台/0.1km)。 平日は乗用車(61%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は利用率が低い(平日 34%、休日 70%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は、綾瀬駅北側の線路沿い道路に多いが、付近の駐車場の利用率は低い。 	-							<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車容量が十分に確保されており、新規整備よりも既存駐車場の有効活用が必要(B-4~B-6、B-11)。 路上駐車は少ないが、小規模な駐車場が多く利用率は低い(特に平日)ため、案内・誘導を行う(B-1~B-3)。 路上駐車が多くの綾瀬駅周辺については、ハード・ソフト両面での秩序ある駐停車ルール化が必要(A-5、B-6)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 長期的な視点による既存ストックの活用方策を検討する。
52 竹ノ塚駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は供給 > 需要、休日は需給バランスが均衡している。 休日の需要が多く(休/平:1.5)、平休とも時間変動が小さい。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日は多い(平日 1.7 台/0.1km、休日 2.1 台/0.1km)。 平日は乗用車(80%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は利用率が低い(平日 43%、休日 72%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は、竹ノ塚駅東口ロータリーは常時多い。また、竹ノ塚センター前交差点以北も多いが、付近の駐車場の利用率はまちまちである。 	-							<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日は需給が均衡しているが、駐車容量がほぼ十分に確保されており、新規整備よりも既存駐車場の有効活用が必要(B-4~B-6、B-11)。 休日は、駐車場利用率がやや高いものの、路上駐車もやや多い。また、小規模な駐車場が多いため、案内・誘導を行う(B-1~B-3)。 路上駐車が多くの竹ノ塚駅周辺については、ハード・ソフト両面での秩序ある駐停車ルール化が必要(A-5、B-6)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 長期的な視点による既存ストックの活用方策を検討する。
53 新小岩駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも供給 > 需要である。 休日の需要が多く(休/平:2.0)、平休とも時間変動が小さい。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも少ない(平日 1.3 台/0.1km、休日 1.5 台/0.1km)。 平日は乗用車(81%)、休日はタクシー(12%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも利用率が低い(平日 21%、休日 59%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は、新小岩駅南側ロータリー、平和橋通りに多いが、付近の駐車場の利用率は低い。 	-							<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車容量が十分に確保されており、新規整備よりも既存駐車場の有効活用が必要(B-4~B-6、B-11)。 路上駐車は少ないが、駐車場利用率が低い。また、路上駐車は新小岩駅ロータリー及び平和通りに道路に集中しているため、案内・誘導と取締りにより駐車場利用を促進する(B-1~B-3、C-1~C-6)。 なお、路上駐車が多くの新小岩駅ロータリーについては、ハード・ソフト両面での秩序ある駐停車ルール化が必要(A-5、B-6)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 長期的な視点による既存ストックの活用方策を検討する。

インフラ：インフラ供給施策(ハード施策) 運用：運用面の施策(ソフト施策) 規制：規制施策(ソフト施策) 抑制：駐車需要の抑制(ソフト施策)

表 3 - 6 今後の駐車施策方針(案)(17/17)

地区	現状の駐車特性	今後の駐車施策(案)							
		主な施策区分				主な対象車種			具体的な施策(案)
		インフラ	運用	規制	抑制	乗用	タクシー	バス	
54 金町駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも需要 > 供給である。 平休バランスが均衡しており、平休とも時間変動が小さい。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日やや多い(平日 1.6 台 / 0.1km、休日 1.9 台 / 0.1km)。 平日は乗用車(63)、休日はバス(11%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも利用率が高い(平日 72%、休日 75%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は金町駅北口ロータリー周辺、駅南口に多い。 								<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車容量が絶対的に不足しているため、公有地や既存駐車施設を活用する(A-3、B-4)。 駐車場利用率は高いものの、休日は路上駐車も多いため、案内・誘導と取締りを行う(B-1~B-3、C-1~C-6)。 路上駐車が金町駅北口ロータリー周辺、南口については、ハード・ソフト両面での秩序ある駐停車ルール化が必要(A-5、B-6)。 なお、金町駅北口ロータリー、南口の路上駐車を除くと、駐車需要が駐車容量を下回る可能性があるため、どのレベルの需要に合わせて駐車場を整備するか検討することが必要(D-1~D-3)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車容量が絶対的に不足しているため、中・長期的に駐車場を整備する(A-1~A-2)。
55 船堀駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は需要 > 供給、休日は供給 > 需要である。 平日の需要が多く(休/平:1.8)、平休とも時間変動が小さい。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも少ない(平日 2.1 台 / 0.1km、休日 1.0 台 / 0.1km)。 平日は乗用車(83%)の割合が高い。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日は利用率が低い(平日 64%、休日 41%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は、船堀駅周辺に多い。 								<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は、駐車容量が絶対的に不足しているため、公有地や既存駐車施設を活用する(A-1~A-3、B-4)。 平日は駐車場利用率がやや高めであるが、路上駐車も少なくないため、案内・誘導と取締りを行う(B-1~B-3、C-1~C-6)。 なお、路上駐車が船堀駅周辺については、ハード・ソフト両面での秩序ある駐停車ルール化が必要(A-5、B-6)。 なお、船堀駅周辺の路上駐車を除くと、駐車需要が減少するため、どのレベルの需要に合わせて駐車場を整備するか検討することが必要(D-1~D-3)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は駐車容量が絶対的に不足しているため、中・長期的に駐車場を整備する(A-1~A-2)。
56 篠崎駅	<p>駐車需給バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は供給 > 需要、休日は需給バランスが均衡している。 休日の需要が多く(休/平:1.4)、平休とも時間変動が小さい。 <p>路上駐車</p> <ul style="list-style-type: none"> 平休とも少ない(平日 0.8 台 / 0.1km、休日 1.4 台 / 0.1km)。 車種による偏りは小さい。 <p>駐車場利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日は利用率が低い(平日 52%、休日 65%)。 <p>その他の地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車は、休日は篠崎駅周辺に多い。 								<p>短期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日は需給が均衡しているが、駐車容量がほぼ十分に確保されており、新規整備よりも既存駐車場の有効活用が必要(B-4~B-6、B-11)。 休日は、駐車場利用率がやや高いものの、路上駐車も少なくないため、案内・誘導を行う。(B-1~B-3) 路上駐車が篠崎駅周辺については、ハード・ソフト両面での秩序ある駐停車ルール化が必要(A-5、B-6)。 <p>中長期施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 長期的な視点による既存ストックの活用方策を検討する。

インフラ：インフラ供給施策(ハード施策) 運用：運用面の施策(ソフト施策) 規制：規制施策(ソフト施策) 抑制：駐車需要の抑制(ソフト施策)

3.5 調査のまとめと今後の駐車対策（案）

（1）調査のまとめ

「2 実態調査結果」では、各地区の路外駐車場の整備実態及び利用実態、路上駐車の実態について、平成9・10年度及び平成14年度の調査結果と比較しながら整理した。また、「3 路上駐車対策の検討」では、駐車需給のバランス等の指標を用いて地区特性による類型化をした上で、今後の駐車対策（案）を検討した。

これまでの調査及び検討結果をまとめると、以下のとおりである。

駐車場は着実に整備されているが、収容台数の伸びは鈍い。

36地区（過年度調査結果と比較可能な地区、以下同様）合計の駐車場数は、平成14年度の732場、今年度の848場と、116場増加し着実に整備が進んでいる。

ほとんどの地区で増加しているが、平成14年度から減少している地区は5地区ある。

なお、49地区（今年度調査した地区）合計は1,003場である。

36地区合計の駐車場総収容台数は、平成14年度の29,329台【28,451台】から、今年度は29,603台【29,124台】と、274台【673台】微増している。（括弧手前は平日、括弧内【】は休日の値。以下、同様。）

駐車場数の増加率に比べて総収容台数の増加率は小さいため、小規模駐車場（コインパーキングなど）が多く新設されていると考えられる。

49地区の駐車場形態は、平地自走（コインパーキングなど）が65%、立体機械が21%を占めている。収容台数規模は、10台以下が49%、30台以下まで含めると78%を占め、小規模な駐車場が多いことが分かる。

路上駐車は平日・休日ともに減少している

36地区合計のピーク時の違法路上駐車台数は、平成14年度の9,341台【9,584台】から、今年度の7,624台【7,204台】と、1,717台【2,380台】減少している。

また、スムーズ東京21、スムーズ東京21 拡大作戦 の対策交差点を多く含む新宿駅、渋谷駅、池袋駅では、減少率が新宿駅2.0%、渋谷駅25.8%、池袋駅18.9%【新宿駅39.5%、渋谷駅40.6%、池袋駅24.5%】と、平日で新宿を除き約20%減少し、休日は3地区で違法路上駐車が大幅に減少している。

休日の駐車場利用が特に増加している

36地区合計のピーク時の駐車場利用台数（推計値）は、平成14年度の14,745台【16,906台】から、今年度の14,505台【19,069台】と、平日は129台減少、休日は2,294台増加し、休日の利用が特に増加している。

平日は、路上駐車台数も減少したことから、全体の車利用が減少したものと考えられる。

一方、休日は、路上駐車削減台数と同数程度、利用数が増加している。休日は平日に比べ乗用車の駐車需要が高く、駐車場情報提供による案内の充実や、取締り強化等の各種駐車対策が、効果を発揮したものと考えられる。

路上駐車約 70%は 30 分未満の短時間駐車である

今年度路上駐車時間を調査した 9 地区の平均駐車時間は、30 分未満の駐車が 75%【68%】を占め、違法路上駐車約 70%は 30 分未満の短時間駐車である。
車種別にみると、平日・休日とも乗用車の駐車時間が長く、タクシーが短い傾向にある。小型貨物・普通貨物は乗用車よりもやや短く、バスは曜日による変動が大きい。

平日は時間帯による車種変動が大きい

49 地区の違法路上駐車割合は、平日は時間帯による変動が大きく、13 時は貨物車両が 52%（小型貨物 36%、普通貨物 36%）、21 時はタクシーが 11%を占めている。
休日は、時間帯による変動が小さく、ほとんどの時間帯で乗用車が約 80%を占めている。貨物車両に占める大手宅配業者 5 社（平成 15 年度 宅配便取扱個数上位 5 社）の割合について、貨物車両が最も多い 13 時で見ると、小型貨物は、平日・休日とも 2%、普通貨物は平日が 10%、休日が約 20%であり、大手宅配業者が占める割合は低い。
近年、大手宅配業者は都心部にデポ（サテライト等）を設置し、車両から台車による配送に転換や、路外荷捌きスペースの活用（ヤマト運輸とパーク 24 の提携等）など、物流の効率化を進めていることも影響していると考えられる。

駐車場の利用割合は約 60%である

総駐車需要（駐車場利用台数 + 路上駐車台数）に占める駐車場利用台数の割合（49 地区の平均）は、57%【64%】であり、約 40%は路上駐車が占めている。

全体としての駐車施設容量は十分である

49 地区合計の駐車需給バランスをみると、平日は総収容台数 35,404 台に対して総駐車需要 27,748 台と、需給割合（需 / 供）は 78%である。休日は総収容台数 34,830 台に対して総駐車需要が 32,376 台と、需給割合（需 / 供）は 93%であり、全体としての駐車施設の容量は十分であるといえる。
駐車需要が駐車容量を上回る地区は、49 地区のうち、平日で 13 地区、休日で 15 地区ある。平休とも駐車需要が上回る地区は、神保町駅、高田馬場駅、東陽町駅、木場駅、五反田駅、世田谷区役所、板橋駅、金町駅の 8 地区である。
また、36 地区の推移をみると、駐車需要が駐車容量を上回る地区は、平成 14 年度に 15 地区【20 地区】、平成 17 年度に 10 地区【15 地区】と減少している。

(2) 今後の駐車対策

前述のとおり、駐車場の整備、路上駐車への減少や駐車場利用の増加により駐車問題は徐々に改善されていると考えられる。

しかしながら、各地区の駐車場の現状を分析すると、今後も継続して問題解決に向けた取り組みが必要である地区も多々あると考えられる。各地区で取り組むべき対策は「3.4 地区別の駐車施策(案)」で示したとおりであるが、駐車問題の解決に向けて全地区共通で実施、または留意すべき事項は以下のとおりである。

1) 今後実施・検討すべき対策(案)

駐車需要に対して駐車容量が不足する場合、駐車場を整備するなど駐車容量の拡大が第一に考えられる対策である。しかし、調査対象地区は未利用地が少なく地価も高いため、今後も駐車場整備が思うように進まない可能性が高い。

したがって、上記以外の短期的に講じることが可能な対策について4項目に大別して示す。

違法路上駐車への抑止・取締り

違法路上駐車は全体として減少傾向にあるが、今年度の調査でも総駐車需要のうち40%は路上駐車が占めていることから、引き続き、違法駐車への抑止や取締り対策が必要である。

スムーズ東京 21、スムーズ東京 21 拡大作戦 の対策交差点が多く含まれる地区では、違法路上駐車への削減効果がみられる。したがって、地区の特性に適したソフト対策・ハード対策による違法駐車対策の継続実施、平成 18 年 6 月から実施される民間の駐車監視員による取締りが対策として有効と考えられる。

駐車場情報の提供による駐車場の有効活用

当社が行っている「s-park」、各民間事業者が実施する駐車場情報提供サービス等のインターネットや携帯電話等によるサービス、各地域で整備されている駐車場案内板等、駐車場情報の提供は鋭意進められている。情報提供は、路上駐車から駐車場への転換を促進させる有効な施策の一つである。

乗用車の駐車需要が高い休日では、駐車場利用が向上していることから、今後とも様々なメディアを活用した駐車場案内・誘導の拡充や、駐車場情報の充実が必要である。

このため、公社が実施している都内総合駐車場案内「s-park」サービスによる情報提供の拡大(ITカーナビ駐車場案内・誘導システム、VICS対応カーナビ等)や、満空情報発信端末・駐車場名入りの新しい案内標識の設置支援による駐車場情報の充実などの取り組みが引き続き重要である。

駐車場や地区の連携による駐車場利用の平準化

駐車需給のバランスは、全地区で見ると十分な容量が確保されているが、各地区で見るとアンバランスが生じている。また、地区内の各駐車場についても利用率はまちまちである。

したがって、地区内の駐車場や隣接する地区が連携し、駐車場利用を平準化することが有効であると考えられる。

駐車場の選択は、目的地との距離や駐車料金が大きな要因であるため、これらを補うためのサービス（インセンティブ）が必要である。

具体例としては、共通駐車券やポイントサービス等を発行する地区内の駐車場連携サービスや、池袋駅と池袋駅外周部、秋葉原駅と神保町駅、銀座駅と日本橋駅のように、需給の不足を補うことが可能な隣接する地区間での、巡回シャトルバスなどによるパーク&バスライドが有効と考えられる。

駐車場の多面的活用

平日の違法路上駐車の種類構成は、13時に貨物車両が多く21時にタクシーが多いなど、時間帯により大きく変動（特に平日）している。また、違法路上駐車約70%が30分未満の駐車である。したがって、個別に対策を講じるのではなく、時間帯によって、一つの駐車施設を複数車種利用することや、駐車時間による弾力的な料金サービス等、駐車ニーズに合わせた駐車場の多面的活用が有効である。

具体的には、駐車場に入庫可能な車両サイズである小型貨物に対しては、既に取り組みされているコインパーキングを活用した荷捌きスペースの地区や駐車場の拡大、30分未満の駐車料金無料化といった駐車需要に合わせた受け皿対策が挙げられる。

また、乗用車の駐車需要が高い休日でも駐車場利用が促進されているように、平日の特定時間帯に駐車需要が高い貨物車両に対しても、利用できる駐車スペース（路上・路外駐車場）を案内するなど、車両・時間帯ニーズに合わせた情報提供も有効であると考えられる。

2) 今後の駐車対策を検討する上での留意事項

各地区が個々に実施すべき対策については既に述べたとおりであるが、その際の留意事項を以下に示す。

1 長期的視点に立った対策の検討

駐車問題の解決に当たっては、長期的な視点に立って目標を定め、その目標達成に向けた施策を検討することが重要である。特に、全国的には将来人口の減少が見込まれており、ピーク需要に合わせた整備が必要かどうか、既存のストックを最大限活用する方策について検討する必要があると考えられる。

2 因果関係の分析に基づく総合的な対応

都市交通問題は様々な事象が複雑に合わさって生じているため、その解決に向けては現象と問題の因果関係を分析した上で、個別の施策だけではなく複数の施策を組み合わせることで総合的に対処することが、大きな効果を生み出すことにつながると考えられる。また、施策の本格実施前に社会実験を実施し、有効性を事前に検証することも重要であると考えられる。

3 関係者の連携による地区全体としての取り組み

施策の検討過程、実施においては、道路行政と交通行政が互いに連携しあうことはもちろんのこと、周辺に立地する企業や住民、来訪者も含め、各主体が積極的に関与し、地区全体で問題解決に取り組むことが重要である。

平成 17 年度 路上駐車実態調査 報告書【本編】

発 行 財団法人東京都道路整備保全公社
〒163-0935 東京都新宿区西新宿 2 丁目 3 番 1 号
新宿モノリスビル 2 6 F
TEL (03) 5381-3365

調査編集 パシフィックコンサルタンツ株式会社
〒163-0730 東京都新宿区西新宿 2 丁目 7 番 1 号
新宿第一生命ビル 2 0 F
TEL (03) 3344-1483